
RASKAAN KALUSTON KULJETTAJANTUTKINTOJEN KEHITTÄMINEN



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikenteen koulutusohjelma

Riihimäki, kevät 2015

Samu Väätäinen



RIIHIMÄKI

Liikenteen koulutusohjelma

Kuljettajantutkinnot

Tekijä

Samu Väättäinen

Vuosi 2015**Työn nimi**

Raskaan kaluston kuljettajantutkintojen kehittäminen

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön toimeksiantajana oli Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi), jossa työn ohjaajana toimi, Tutkinnot ja ammattiliikenne yksikön-päällikkö Marko Rajamäki. Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia raskaan kaluston kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkintojen nykytilaa ja löytää kuljettajantutkinnon ajokokeeseen kehitysehdotuksia.

Suomessa kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja määrittelevät lait, asetukset, opetussuunnitelmat ja määräykset. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa kuljettajaopetuksessa käytettävät opetussuunnitelmat ja antaa määräykset kuljettajantutkinnon suorittamisesta. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa myös kuljettajantutkintojen vastaanottotoiminnasta. Vastaanottotoiminnan tuottaa kuitenkin ulkopuolinen kumppani.

Kuljettajaopetusta on uudistettu viimeisten vuosien aikana. Uusi ajokorttilaki ja ammattipätevyyskoulutuksen aloittaminen ovat olleet suurimmat kuljettajaopetuksen uudistamiseen vaikuttaneet yksittäiset tekijät.

Kuljettajaopetuksen uudistamiseen liittyen oli tarve tarkastella raskaan kaluston kuljettajantutkintoja ja löytää niihin kehitysehdotuksia. Työssä tutkittiin olemassa olevaa lainsäädäntöä, opetussuunnitelmia ja määräystä kuljettajantutkinnon ajokokeesta. Työn tekijän omat kokemukset kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkintojen parissa työskentelyssä näkyy myös työssä.

Kehitysehdotuksina kuljettajantutkintoon tulisi liikenneturvallisuustarkastus, käsittelykoe suoritettaisiin muun liikenteen seassa, ajoneuvojen ja yhdistelmien tulisi olla lastattuja, työturvallisuuteen kiinnitettäisiin enemmän huomiota, tutkinnossa mitattaisiin myös ajoneuvojen hidastinten ja vetotapojen tuntemusta ja käsien otteeseen ohjauspyörästä kiinnitettäisiin huomiota.

Avainsanat kuljettajaopetus, kuljettajantutkinnot, puolustusvoimien kuljettajaopetus

Sivut

32 s. + liitteet 5 s.

Riihimäki

Degree Programme in Transport and Traffic Management

Driving examinations

Author

Samu Väättäinen

Year 2015

Subject of Bachelor's thesis

Improvement of heavy transport driving examinations.

ABSTRACT

This theses was commissioned by the Finnish Transport Safety Agency where instructor was Mr Marko Rajamäki (Head of Department for Professional Transport and Examination).The purpose of the thesis project was to examine the present situation in the professional driver education and the driver examination itself. A further objective was to find improvements to the driving test which is included in to driver examination.

In Finland driver education and the driver examination are defined by laws, statutes, educational curricula and instructions. The Finnish Transport Safety Agency confirms the curricula used in driver education and gives instructions for processing driver examinations. In addition it is responsible for qualifying the driver examination. The qualification process a however, is created by a third party. Driver education has been renewed during the last few years. The new legislation as to the driving license and commencement of a professional driving education have been the key factors in terms of renewing the driver education in Finland.

In relation to the renewal of the driving education it was necessary in this project to examine the driver examination for heavy transport vehicles and explore the possibilities for development there. In this thesis project the current legislation, the curricula and the instructions for the driver test were explored. The personal experience of the author having been working in the field are also visible in this thesis itself.

As a conclusion the following suggestions for improvement are recommended: A practical handling test should take place in an actual traffic environment, all the transport vehicles used in the test should be carrying loads. Health and safety factors should be more taken into account. The examination should also include the knowledge of the drivers of both retarders and methods of pulling. Attention should also be paid to a proper grip to the steering wheel by the driver.

Keywords driver education, driving examinations, defense force driver education

Pages 32 p. + appendices 5 p.



SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	LAIT, ASETUKSET, MÄÄRÄYKSET JA OHJEET	1
2.1	Lait	2
2.2	Asetukset	2
2.3	Määräykset	3
3	RASKAAN KALUSTON AJOKORTTILUOKKIEN MÄÄRITELMIÄ	3
3.1	Ryhmän 2 ajokorttiluokat.....	3
4	NYKYTILA	5
4.1	Kuljettajaopetus.....	5
4.2	Kuljettajantutkinnot.....	9
5	TUTKIMUKSET.....	12
5.1	B-luokan kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen pohjaksi tehty tutkimus	12
5.2	Raskaankaluston kuljettajaopetuksen kehittämiseksi tehtyt tutkimukset.....	16
5.3	Kuljettajantutkintojen kehittämiseksi tehtyt tutkimukset.....	16
6	VERROKKIMAAT.....	16
6.1	Norja.....	17
6.1.1	Kuljettajaopetus	17
6.1.2	Kuljettajantutkinnot	17
7	PUOLUSTUSVOIMAT	17
7.1	Kuljettajaopetus.....	17
7.1.1	Yleistä.....	17
7.1.2	Kuljettajatutkintoon oikeuttava kuljettajaopetus	19
7.1.3	Kuljettajantutkinnot	20
8	AMMATTIPÄTEVYYS	21
8.1	Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä	21
8.2	Vna kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä	22
	TUTKIMUSKYSYMYKSET JA ANALYSOINTI.....	22
9	KEHITYSEHDOTUKSET.....	23
9.1	Yleistä.....	23
9.2	Teoriakoe.....	23
9.3	Käsittelykoe.....	23
9.4	Ajokoe	25
10	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA	29
	LÄHTEET	31

Liite 1	Liikenteen turvallisuus määräys: Kuljettajantutkinnon ajokoe
Liite 2	Kysely verrokkimaihin
Liite 3	Varusmies, pohjalla B-luokan ajokortti
Liite 4	Varusmies, pohjalla BC-luokan ajokortti ja 280 AP
Liite 5	PVHSMK - PE Sotilasajoneuvojen ajo-oikeudet, liite 9

1 JOHDANTO

Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinnot ovat suurimmalle osalle suomalaisista tienkäyttäjistä tuttua. Suomalaisista yli viisitoista vuotta täyttäneistä ihmisistä yli 80 prosenttia omistaa ajokortin. Ajokortin omaavia henkilöitä on siis n. 3,64 miljoonaa. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.)

Ajokortin omistajien suuri määrä voisi antaa sellaisen kuvan, että ajokortin omistaminen on jokseenkin itsestään selvää ja jopa kansalaisoikeus tai -velvollisuus. Ajokortin omistajien kuljettajaopetuksesta ja kuljettajantutkintojen suorittamisesta voi olla vierähtänyt paljon aikaa ja asiat ovat muuttuneet. Kuljettajaopetusta on viimeisen viiden vuoden aikana uudistettu ja kehitetty. Uudistukseen ovat omalta osaltaan vaikuttaneet ammatin pätevyyskoulutuksen aloittaminen, kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen käyttöönotto ja ajokorttilainsäädännön uudistaminen.

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkintojen kehittymistä ja pyritään löytämään uusia kehitysehdotuksia. Opinnäytetyön aihe saatiin ehdotuksena toimeksiantajalta. Työn toimeksiantajana toimii Liikenteen turvallisuusvirasto. Työ tilattiin asiantuntijatyönä, jossa painoarvoa laitettiin opinnäytetyön tekijän osaamiseen ja kokemukseen raskaan kaluston kuljettajaopetuksesta ja kuljettajantutkintojen vastaanotosta. Työ on myös osa laajempaa kuljettajaopetuksen ja kuljettajantutkintojen kokonaiskehittämishanketta.

Työ on tehty asiakirjatutkimuksena, pienimuotoisena haastatteluna ja työn tekijän omiin kokemuksiin perustuen.

Työ on rajattu koskemaan raskaan kaluston kuljettajantutkintoja, pääpainon ollessa ajokokeissa. Työssä on kuitenkin tutkittava kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja kokonaisuutena. Kokonaisuuden hahmottamisen helpottamiseksi on taustoja avattu mahdollisimman paljon.

2 LAIT, ASETUKSET, MÄÄRÄYKSET JA OHJEET

Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinnot ovat Suomessa varsin tarkasti säänneltyjä ja valvottuja. Kuljettajaopetuksesta ja kuljettajantutkinnoista säädetään lailla ja niitä tarkennetaan asetuksilla. Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi) hyväksyy kuljettajaopetuksessa käytettävät opetussuunnitelmat ja valvoo kuljettajaopetusta antavia autokouluja, opetusluvalla opettavia ja oppilaitoksia (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014).

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa myös määräyksiä ja ohjeita, joilla tarkennetaan kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja. Tässä osiossa esitellään lait, asetukset, määräykset ja ohjeet jotka ohjaavat kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja.

2.1 Lait

Kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja sääteleviä lakeja ovat Tieliikennelaki ja Ajokorttilaki. Tieliikennelaki määrittelee, millaisen ajoneuvon kuljettamiseen ei tarvita ajokorttia. Tieliikennelaki määrittelee seuraavaa:

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen ei vaadita ajokorttia, jos kysymyksessä on ajoneuvolaissa tarkoitettu kaksi- tai kolmipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 km/h ja ajoneuvon valmistaja on myös määritellyt tämän ajoneuvon suurimmaksi rakenteelliseksi nopeudeksi ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Ajokorttia ei myöskään vaadita kuljettaessa kävellen ohjattavaksi tarkoitettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa kävellen. Tässä momentissa tarkoitettua kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa se, joka on täyttänyt 15 vuotta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 18.)

Ajokorttilaissa säädetään liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi esimerkiksi ajokorteista, kuljettajaopetuksesta ja kuljettajantutkinnoista. Ajokorttilaki jaottelee ajokortit kahteen ryhmään. Ryhmään 1 kuuluvat ”kevyet” korttiluokat (AM, A1, A2, A, B, BE, T ja LT) ja Ryhmään 2 kuuluvat ”raskaat” korttiluokat (C1, C1E, C, CE, D1, D1E ja DE).

Ajokorttilailla säädetään myös ajokorttien saamisen vähimmäisikävaatimukset, ajo-oikeuden laajuuden, ajokorttiluvan hakemisen, ajokortin myöntämiseen liittyvän prosessin, kuljettajaopeuksen ja kuljettajantutkintojen järjestämisen ja tavoitteet. Ajokorttilaki säättää myös muista ajokorteista (mm. ulkomailla ja puolustusvoimissa myönnetty ajokortit), ajokielloista, autokoulutoiminnasta ja liikenneopettajaluvista. Ajokorttilain sisältö on pääsääntöisesti suuret suuntalinjat antava, mutta myös yksityiskohtiin menevä. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 370-413.)

2.2 Asetukset

Kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja sääteleviä asetuksia ovat Valtioneuvoston asetus ajokorteista ja Puolustusministeriön asetus puolustusvoimien ajokorteista ja -luvista. Jälkimmäinen koskee luonnollisesti vain puolustusvoimien henkilöstöä (varusmiestä, reserviläistä ja palkattua henkilöstöä).

Valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista ja ajoluvista säädetään tarkemmin ajokorttilaissa tarkoitettua ajokortista, ajo-oikeudesta, kuljettajaopetuksesta, kuljettajantutkinnoista ja ajokorttimenettelystä. Asetus määrittelee tarkasti kuljettajaopetuksen vähimmäistuntimäärät eri korttiluokkien koulutuksessa. Määrittely koskee teoria- ja ajo-opetusta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 413-429.)

2.3 Määräykset

Kuljettajaopetus on annettava vahvistettujen opetussuunnitelmien mukaisesti. Opetussuunnitelmien vahvistamisesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 385).

B-luokan kuljettajaopetukseen on vahvistettu kaksi opetussuunnitelmaa. Toinen on Suomen Autokoululiitto ry:n ja toinen Stadin Ajostaili oy:n tekemä.

Raskaan kaluston kuljettajaopetukseen on vahvistettu jokaiselle ajokorttiluokalle yksi opetussuunnitelma. Opetussuunnitelmat on laadittu Liikenteen turvallisuusvirastossa. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.)

Kuljettajantutkintojen vastaanottoa määrääviä asiakirjoja ovat Liikenteen turvallisuusviraston laatimat määräykset: Kuljettajantutkinnon teoriakokeen ja opetusluvan hakijan kokeen suorittaminen sekä Kuljettajantutkinnon ajokoe. Kuljettajantutkintojen vastaanottajan on noudatettava määräyksiä. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.)

3 RASKAAN KALUSTON AJOKORTTILUOKKIEN MÄÄRITELMIÄ

Tässä luvussa on määritelty raskaan kaluston ajamiseen oikeuttavat ajokorttiluokat.

3.1 Ryhmän 2 ajokorttiluokat

Raskaan kaluston ajokorttiluokat ovat seuraavat:

1) C1, johon kuuluvat

a) muut kuin D1- tai D-luokan ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinnattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg

2) C1E, johon kuuluvat

a) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinnattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 750 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on B-luokan vetoauto ja hinnattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on yli 3 500 kg edellyttäen, että ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg

3) C, johon kuuluvat

a) muut kuin D1- tai D-luokkaan kuuluvat ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg ja jotka on suunniteltu tai valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään kahdeksan henkilöä

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on tähän luokkaan kuuluva vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg

4) CE, johon kuuluvat

a) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on C1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg

5) D1, johon kuuluvat

a) ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä ja joiden pituus on enintään 8 metriä

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg

6) D1E, johon kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg

7) D, johon kuuluvat

a) ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enemmän kuin kahdeksan henkilöä

b) ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa on enintään 750 kg

8) DE, johon kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joissa on D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvo, jonka kokonaismassa ylittää 750 kg. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 372.)

4 NYKYTILA

4.1 Kuljettajaopetus

Ajokorttilaki määrittelee kuljettajaopetuksen tavoitteen ja sisällön seuraavasti:

Kuljettajaopetuksen tavoite on edistää oppilaiden kehittymistä vastuulliseksi kuljettajiksi antamalla heille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä turvallisesti. Tarkoituksena on, että he tuntevat vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta ja sovittavat ajotapansa sen mukaisesti.

Kuljettajaopetukseen on sisällytettävä ainakin tiedot

- liikennejärjestelmästä
- liikenteen sosiaaliseen ympäristöön ja vuorovaikutukseen liittyvistä vaatimuksista
- liikenteen ympäristövaikutuksista
- kuljettajan ajokykyyn ja eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä
- ajoneuvon erityispiirteiden mukaisesti sen oikeasta käyttötavasta, käsittelystä ja kuljettamisesta liikennesääntöjä noudattaen erilaisissa liikennetilanteissa ja ympäristöissä turvallisesti, taloudellisesti, ekologisesti ja joustavasti
- liikenteen vaaratilanteiden tunnistamisesta ja välttämisestä ja vaikeissa olosuhteissa ajamisesta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 385.)

B-luokan kuljettajaopetus toteutetaan nykyisellään kolmivaiheisena. Opetus on jaettu perus-, harjoittelu- ja syventävään vaiheeseen. Raskaan kaluston kuljettajaopetukseen tulevalle on oltava B-luokan auton ajokortti tai kuljettajatutkintotodistukseen perustuva B-luokan ajo-oikeus. E-luokan kuljettajaopetuksessa oppilaalla on oltava vetoauton kuljettamiseen oikeutava ajokortti. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 385-386.)

Raskaankaluston kuljettajaopetusta on mahdollista saada autokouluissa, ammattiopistoissa, aikuiskoulutuskeskuksissa ja puolustusvoimissa. Päästäkseen kuljettajaopetukseen oppilaan on täytettävä laissa ja asetuksessa määritellyt kriteerit.

Yhtenä suurena muutoksena Ajokorttilain ja -asetuksen uudistuksessa raskaankaluston ajokortteihin vaadittavia ikärajoja nostettiin. Ikärajojen nosto vaikuttaa eniten silloin kun halutaan hankkia ajokortti ilman ammattipätevyyskoulutusta tai ammattipätevyyttä. Raskaankaluston ajokorttien saamisen vähimmäisiät ovat seuraavat:

- C1- ja C1E-luokassa 18 vuotta
- C- ja CE-luokassa 21 vuotta
- D1- ja D1E-luokassa 21 vuotta
- D- ja DE-luokassa 24 vuotta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 373.)

Vähimmäisikävaatimukset laskevat ammattipätevyyskoulutuksen hankkimisen jälkeen seuraavasti:

- C- ja CE-luokassa, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys (vähintään 280 tuntia), 18 vuotta.
- D- ja DE-luokassa, jos henkilöllä on nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 23 vuotta.
- D- ja DE-luokassa, jos henkilöllä on muu kuin nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 21 vuotta.
- D-luokassa, jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon (120 opintoviikkoa) ja hänellä on muu kuin nopeutetusti suoritettu linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys, 18 vuotta (ajo-oikeus on voimassa vain Suomessa). (Lakikoelmat, Tieliikenne 2014, 373.)

Aloitettaessa raskaankaluston kuljettajaopetusta otetaan aina huomioon oppilaan aikaisempi ajo-oikeus ja ”räätälöidään” opetus kullekin oppilaalle oikeanlaiseksi. Opetussuunnitelmat lähtevät siitä oletuksesta, että liikenteen perussäännöt on opiskeltu ja omaksuttu aikaisempien ajokorttiluokkien kuljettajaopintojen yhteydessä ja näin ollen voidaan opiskelussa keskittyä suoritettavan ajokorttiluokan vaatimiin erityispiirteisiin. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.)

Kuljettajaopetus koostuu teoria- ja ajo-opetuksesta. Kuljettajaopetus voi olla myös täydentävää kuljettajaopetusta. Täydentävä kuljettajaopetus tulee silloin kyseeseen kun henkilöllä on perustason ammattipätevyys. Täydentävää opetusta voidaan käyttää silloin kun perustason saavuttamisesta on kulunut yksi vuosi tai nopeutetulla koulutuksella saavutettu ammattipätevyys on ollut voimassa kaksi vuotta. Seuraavan kerran täydentävää opetusta voidaan käyttää aina vuoden kuluttua edellisestä kuljettajantutkinnosta, johon on ilmoittauduttu täydentävän opetuksen perusteella. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 423.) Opetuksessa on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamaa opetussuunnitelmaa. (Opetussuunnitelmat ovat uudistuneet vuoden 2014 aikana). Uuden opetussuunnitelman vahvistettu heinäkuussa 2014 ja ne ovat tulleet voimaan 10.9.2014. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.)

Uudet opetussuunnitelmat on laadittu Liikenteen turvallisuusvirastossa ja työstä on vastannut erityisasiantuntija Mika Hotti. Aikaisemmat opetussuunnitelmat olivat joko Suomen autokoululiiton tai Ajoneuvohallintokeskuksen laatimia. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.)

Uudet opetussuunnitelmat pitävät sisällään kuljettajaopetuksen ja täydentävän kuljettajaopetuksen, aikaisemmin opetussuunnitelmat olivat kuljettajaopetukselle ja täydentävälle kuljettajaopetukselle erikseen. Tämä selkeyttää opetuksesta vastaavien henkilöiden ja opettajien toimintaa. Opetussuunnitelmat noudattelevat ajokorttiasetuksen määrittelemiä tuntimääriä.

Kuljettajantutkintoon vaadittavan kuljettajaopetuksen teoriaopetuksen vähimmäistuntimäärät ovat

- C1-luokassa vähintään 9 tuntia
- C-luokassa vähintään 12 tuntia tai, jos oppilaalla on C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 3 tuntia
- C1E-luokassa vähintään 8 tuntia
- CE-luokassa vähintään 15 tuntia tai, jos oppilaalla on C1E-luokan ajo-oikeus, vähintään 7 tuntia
- D1-luokassa vähintään 15 tuntia tai, jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 9 tuntia
- D-luokassa vähintään 27 tuntia tai, jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 15 tuntia taikka, jos oppilaalla on D1-luokan ajo-oikeus, vähintään 6 tuntia
- D1E-luokassa vähintään 8 tuntia
- DE-luokassa vähintään 8 tuntia.

Täydentävän kuljettajaopetuksen teoriaopetuksen määrät ovat

- C1-luokassa vähintään 1 tunti
- C-luokassa vähintään 1 tunti
- C1E-luokassa vähintään 3 tuntia
- CE-luokassa vähintään 5 tuntia
- D1-luokassa vähintään 3 tuntia
- D-luokassa vähintään 5 tuntia
- D1E-luokassa vähintään 3 tuntia
- DE-luokassa vähintään 3 tuntia. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 416-417.)

Uusissa opetussuunnitelmissa on määritelty aihealueet, joista opetusta on annettava. Aihealueet ovat:

- Ajoneuvo ko.-luokassa
- Kuljettajana ko.-luokan ajoneuvolla
- Liikenneturvallisuus ja ajaminen ko.-luokan ajoneuvolla.

Aihealueen sisällä on määritelty tarkemmin, mikä on oltava opetuksen sisältö, mutta tarkkoja esimerkiksi ajallisia määreitä ei anneta. Aihealueiden sisällä on määritelty myös oppimisen tavoitetasot. Tasot määritellään termeillä ymmärtää, tuntee ja tietää. Opetussuunnitelmat jättävät koulutuksesta vastaavalle henkilölle ja kouluttajille paljon soveltamisen varaa. Laki ja asetus eivät erikseen määrittele, onko teoriaopetuksen oltava oppitunteja vai käytännön harjoituksia. Osa aiheista on sellaisia, että ne on luonnollista pitää luokkaopetuksena eri opetustapoja käyttäen, mutta osan aiheista voi toteuttaa käytännön harjoitteina.

Raskaankaluston kuljettajaopetuksen teoriaopetusta saa antaa enintään 7 tuntia päivässä. Teoriaopetustunti on oltava kestoltaan vähintään 45 minuuttia.

Kuljettajaopetuksen ajo-opetuksen vähimmäistuntimäärät ovat

- C1-luokassa vähintään 5 tuntia

- C-luokassa vähintään 10 tuntia tai, jos oppilaalla on C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 5 tuntia
- C1E-luokassa vähintään 10 tuntia
- CE-luokassa vähintään 30 tuntia tai, jos oppilaalla on C1E-luokan ajo-oikeus, vähintään 20 tuntia
- D1-luokassa vähintään 15 tuntia tai, jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 10 tuntia
- D-luokassa vähintään 40 tuntia tai, jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, vähintään 30 tuntia taikka, jos oppilaalla on D1-luokan ajo-oikeus, vähintään 15 tuntia
- D1E-luokassa vähintään 10 tuntia
- DE-luokassa vähintään 10 tuntia.

Täydentävän kuljettajaopetuksen ajo-opetuksen määrät ovat

- C1-luokassa vähintään 2 tuntia
- C-luokassa vähintään 2 tuntia
- C1E-luokassa vähintään 3 tuntia
- CE-luokassa vähintään 10 tuntia
- D1-luokassa vähintään 3 tuntia
- D-luokassa vähintään 10 tuntia
- D1E-luokassa vähintään 3 tuntia
- DE-luokassa vähintään 3 tuntia. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 417.)

Uusissa opetussuunnitelmissa on määritelty ajo-opetuksen osalta tarkasti teemat joista opetusta on annettava. Teemat ovat

- Ajo-opetus ja liikenneympäristö
- Asiakirjat ja ajo- ja lepoaikojen valvonta
- Ajamisen valmistelu ajo-opetuksessa
- Ajaminen ajo-opetuksessa
- Ajo-opetus maantiellä.

Teemojen sisällä on tarkasti määritelty asiakokonaisuudet, joista opetusta on annettava. Opetussuunnitelmat antavat opettajalle mahdollisuuden räätälöidä opetus oppilaan tason ja aiemman ajokortin vaatimuksen mukaiseksi.

Raskaan kaluston kuljettajaopetuksen ajo-opetusta saa antaa enintään 4 tuntia päivässä. Ajo-opetustunnin on oltava vähintään 50 minuuttia ja sen voi jakaa kahteen 25 minuutin jaksoon.

Raskaan kaluston kuljettajaopetuksen ajo-opetuksesta viidesosa voidaan antaa simulaattorilla. Simulaattorin on oltava asianmukaisesti hyväksytty opetussuunnitelman mukaiseen opetukseen. Simulaattorilla annettavassa koulutuksessa ajo-opetustunnin voi jakaa vähintään kymmenen minuutin jaksoihin. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 417 ja 421.)

Kuljettajaopetuksen taso on maassamme kirjava ja henkilöityy vahvasti kuljettajaopetusta antavaan liikenneopettajaan ja hänen näkemykseen opettavasta ajokorttiluokasta ja liikenteestä ylipäätään.

Oppilaan omaksumis- ja hahmottamiskyky sekä asenne vaikuttavat myös valtavasti oppimiseen ja siihen, mille tasolle opetuksessa päästään. Tämä asettaa myös valtavat haasteet kuljettajantutkinnolle. Kuljettajantutkinnolla olisi pystyttävä luotettavasti toteamaan kokelaan kyvyt hallita kyseisen ajokorttiluokan asettamat vaatimuksen ajoneuvon kuljettamiselle.

4.2 Kuljettajantutkinnot

Ajokorttilaki määrittelee kuljettajantutkinnon tarkoituksen, sisällön ja toteutuksen seuraavasti:

- Kuljettajantutkinnon tarkoituksena on osoittaa, että tutkinnon suorittaja hallitsee kuljettajaopetukseen sisältyvät asiat sekä kykenee soveltamaan niitä ja toimimaan liikenteessä vastuullisesti.
- Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe, jollei toisin säädetä. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe tai pelkästään käsittelykoe. Ajokokeeseen pääsemisen edellytyksenä on vastaavan luokan teoriakokeen suorittaminen.
- Kuljettajantutkinnossa käytettävän ajoneuvon on täytettävä opetusajoneuvoja ja tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset. Tutkintoajoneuvojen vaatimuksista annetaan tarkemmat säännökset liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.
- Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.
- Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä kuljettajantutkinnon vaatimuksista ja poikkeuksista teoria- ja ajokokeen vaatimiseen. Teoriakoe suoritetaan Liikenteen turvallisuusviraston kysymysaineistoa käyttäen. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeen, ajokokeen, käsittelykokeen ja ajonäytteen toteuttamisesta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 390-391.)

Ajokorttilaki määrittelee myös kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset, kuljettajantutkintotodistuksen antamisen, tutkinnossa hylkäämisen ja uuteen kuljettajantutkintoon määräämisen. (Lakikokoelma, Tieliikenne 2014, 390-391.) Kuljettajantutkintoja suoritetaan autokoulussa, ammatitopistossa, aikuiskoulutuskeskuksissa ja puolustusvoimissa saadun kuljettajaopetuksen päätteeksi.

Käytännössä raskaan kaluston kuljettajantutkinto sisältää aina teoriakokeen, luokasta riippuen erilliset käsittelytehtävät tai käsittelykokeen ja ajokokeen. Käsittelykoe on kuitenkin aina osa ajokoetta. Raskaan kaluston kuljettajantutkintoon liittyvässä teoriakokeessa tehdään vain kyseiseen luokkaan kuuluvat erityiskysymykset (10 väittämää). Koe suoritetaan tietokoneohjattuna teoriakokeena (TOT-koe). Tilannetehtäviä ei toisteta B-kortin yhteydessä suoritettua TOT-kokeen jälkeen. (Ajovarma 2014.)

Ajoneuvon tai -yhdistelmän käsittelytaito arvioidaan joko erillisellä käsittelykokeella tai ajokokeen yhteydessä suoritettavilla käsittelytehtävillä. Kuljettajan liikenteelliset valmiuden mitataan liikenteessä suoritettavassa ajokokeessa.

Kuljettajantutkinnon ajokokeen ajankäyttö on määritelty seuraavasti:

- C1-, C-, D1-, ja D-luokka
 - Alkukeskustelu 5 minuuttia
 - Liikenteessä ajaminen 45 minuuttia
 - Loppukeskustelu 10 minuuttia

D-luokassa on erillinen käsittelykoe. Koe on suoritettava muulta liikenteeltä suljetulla alueella ja aikaa suoritukseen on 5 minuuttia.

- C1E-, CE-, D1E-, ja DE-luokka
 - Alkukeskustelu 5 minuuttia
 - Käsittelykoe 15 minuuttia
 - Liikenteessä ajaminen 45 minuuttia
 - Loppukeskustelu 10 minuuttia

Liikenteessä ajamisen aikaa ei saa alittaa.

Tutkinnon vastaanottajien on noudatettava Liikenteen turvallisuusviraston antamaa määräystä: *Kuljettajantutkinnon ajokoe*. Kuljettajantutkinnon ajokoemääräys antaa yksityiskohtaiset määräykset siitä, millainen tutkintokonaisuus missäkin ajokorttiluokassa on suoritettava. Määräys määrittää myös käsittelykokeiden suorituksen. Määräys löytyy liitteestä 1.

Kuljettajantutkintotoiminnasta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 359). Liikenteen turvallisuusvirasto ei pääsääntöisesti harjoita tutkintojen vastaanottoa vaan on kilpailuttanut vastaanottotoiminnan ulkopuoliselle kumppanille. Tällä hetkellä kumppanina toimii A-katsastus Group, konserniin kuuluva Ajovarma Oy. Sopimus on solmittu vuonna 2010, sopimus kattoi vuoden 2010–2014 ja optiona olivat vuodet 2015–2017. Tämän hetkinen sopimus on voimassa vuoden 2015 loppuun. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2013.)

Kuljettajantutkintotoimintaa ohjaa *Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä*. Laissa määritellään, kuka tai mikä voi tuottaa tutkinnon vastaanottotoimintaa ja millä kriteereillä toiminta on järjestettävä. Laki määrittelee myös tutkintojen vastaanottajien pätevyysvaatimukset. Pätevyysvaatimukset on päivitetty vastaamaan uutta liikenneopettajan erikoisammattitutkinnon koulutusohjelmaa. Koulutuksen lisäksi tutkinnon vastaanottajan on täytettävä seuraavat kriteerit:

B-luokan ajokokeiden vastaanottajan vähimmäisvaatimuksena on, että

- 1) hän on täyttänyt 23 vuotta
- 2) hänellä on B-luokan ajokortti, joka on ollut hänellä vähintään kolme vuotta
- 3) hänellä on kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajan peruskoulutus
- 4) hän on osallistunut jatkokoulutukseen ja laadunvarmistukseen siten kuin tässä laissa säädetään. (Lakikokoelma, Tieliikenne 2014, 361.)

B-luokan kelpoisuus antaa oikeuden myös AM-luokan ajokokeiden ja käsittelykokeiden vastaanottajana toimimiseen. B-luokan kelpoisuuden omaava voi myös ottaa vastaan T-luokan ajokokeen, jos sellainen poikkeuksellisesti vaaditaan.

Muiden kuin 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen luokkien ajokokeiden ja käsittelykokeiden vastaanottajan vähimmäisvaatimuksena on, että

- 1) hänellä on vähintään kolmen vuoden kokemus B-luokan ajokokeiden vastaanottajana;
- 2) hän on suorittanut kysymyksessä olevan tutkinnon luokkaa vastaavat opinnot;
- 3) hänellä on ajokortti, joka oikeuttaa kuljettamaan vastaanotettavan ajokokeen luokkaan kuuluvaa ajoneuvoa. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 361.)

Edellä 4 momentin 1 kohdassa tarkoitettua kolmen vuoden kokemuksesta voidaan poiketa, jos ajokokeen vastaanottajalla on vähintään viiden vuoden kokemus vastaanotettavan tutkinnon luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettamisesta tai Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi hänen valmiutensa tässä luokassa kyseisen luokan ajokortin suorittamisen lisäksi hankitusta ammattipätevyydestä, muusta koulutuksesta tai kokemuksesta johtuen riittäväksi. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 361.)

Yllä olevassa lainkohdassa määritellään tutkinnon vastaanottajan peruskoulutus. Peruskoulutus on määritelty myös laissa.

Tutkinnon vastaanottajalla on oltava liikenneopettajan erikoisammattitutkinto ja kuljettajantutkinnon ajokokeen vastaanottajan opintoja koskevan tutkinnon osan suorittaminen. Yllä mainitut kriteerit riittävät B- ja AM-luokkien ajokokeiden vastaanottoon ja muihin luokkiin vaaditaan Liikenteen turvallisuusviraston määrittelemät erikoistumiskoulutukset. (Lakikokoelma, Tieliikenne 2014, 361.)

Erikoistumiskoulutuksista on määritelty seuraavaa: A1, A2- ja A-luokan ajokokeita voi ottaa vastaan se, joka on saavuttanut peruspätevyyden yhdessä näistä luokista. C1-, C-, D1- ja D-luokan ajokokeita voi ottaa vastaan se, joka on saavuttanut peruspätevyyden yhdessä näistä luokista. BE-, C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokan ajokokeita voi ottaa vastaan se, joka on saavuttanut peruspätevyyden yhdessä näistä luokista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi halutessaan ja kuljettajantutkintotoiminnan niin edellyttäessä hyväksyä peruskoulutukseksi myös muuta soveltuvaa koulutusta tai kokemusta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 361.)

Laki edellyttää kuljettajantutkintotoiminnan laadunvarmistusta. Laadunvarmistuksesta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Laissa edellytetään ajokokeen vastaanottajan työskentelyn seuranta vuosittain. Vastaanottajan toimintaa ajokokeen vastaanotossa on seurattava vähintään kerran viidessä vuodessa yhteensä vähintään puolen päivän ajan. Vastaanotettujen ajokokeiden tuloksia on myös tarkasteltava vuosittain.

Laadunvarmistuksessa havaittuihin ajokokeen vastaanottoon liittyviin puutteisiin on puututtava välittömästi ja ryhdyttävä korjaaviin toimenpitei-

siin. Puutteiden ollessa vakavia kyseinen henkilö on ohjattava työn ohjaukseen tai erityiskoulutukseen. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 362.)

Laadunvarmistuksen lisäksi laki edellyttää jatkokoulutusta. Jatkokoulutuksesta vastaan Liikenteen turvallisuusvirasto. Jatkokoulutuksen tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää ajokokeen vastaanottajan ammattitaitoa. Jatkokoulutusta on oltava ajokokeen vastaanottoon liittyen vähintään neljä päivää kahden vuoden jaksoissa ja käytännön ajotaidon ylläpitämiseksi vähintään viisi päivää viiden vuoden jaksoissa. Jatkokoulutus voidaan toteuttaa yksityis-, ryhmä- tai luokkaopetuksena, sähköisenä opetuksena tai ohjeistamalla. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 362.)

Ellei ajokokeen vastaanottaja ole kahden viimeisen vuoden aikana ottanut vastaan ajokokeita jossakin luokissa, johon hänellä kelpoisuus, hänen on läpäistävä Liikenteen turvallisuusviraston määräämä uudelleenarviointi. Uudelleen arvioinnin jälkeen hän voi jatkaa kyseisen luokan ajokokeiden vastaanottoa. Uudelleenarviointi voidaan toteuttaa osana jatkokoulutusta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 362.)

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kelpoisuustodistuksen ajokokeen vastaanottajalle. Todistus on peruutettava, ellei henkilö täytä todistuksen edellyttämiä vaatimuksia. Peruutus on tehtävä määräajaksi, määräaika on vähintään kolme kuukautta tai enintään viisi vuotta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 362.)

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo kuljettajantutkinnon vastaanottajan toimintaa (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 363).

5 TUTKIMUKSET

5.1 B-luokan kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen pohjaksi tehty tutkimus

Luvussa neljä mainitaan, että raskaan kaluston kuljettajaopetukseen tultaessa on oltava vähintään B-luokan ajo-oikeus ja jotta voi ymmärtää raskaan kaluston koulutusta ja opetussuunnitelmia niin tässä luvussa on hie- man taustoitettu ja pohdittu B-luokan kuljettajaopetusta.

Liikenteen turvallisuusviraston edeltäjä Ajoneuvohallintokeskus (AKE) ja Suomen Autokoululiitto tilasivat Turun yliopiston käyttäytymistieteiden ja filosofian laitokselta tutkimuksen, jonka lopputulema on Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetuksiksi B-luokan ajo-oikeutta varten.

Kolmivaiheisen kuljettajaopetusmallin pohjana ja opetussuunnitelman sisältöjen jäsentäjänä on 5-tasoinen teoreettinen malli, jossa kuljettajaa ja ajamista tarkastellaan auton käsittelyn, liikennetilanteiden hallinnan, ajamisen tavoitteiden, henkilökohtaisten edellytysten sekä sosiaalisen ympäristön kautta. Nämä viisi näkökulmaa muodostavat kokonaisuuden, joka ohjaa kuljettajan toimintaa ja selviytymistä liikenteessä.

Varsinaisen opetussuunnitelman rinnalla ehdotuksessa esitellään oppimisen ja opetuksen keskeisiä periaatteita ja annetaan esimerkkejä kuljettajaopetukseen sopivista menetelmistä. Keskeisinä asioina oppimisessa nostetaan esille selkeiden tavoitteiden, tiedonkäsittelyn sekä palautteen merkitys. Palautetta toiminnastaan oppilas saa paitsi itsensä ulkopuolelta, yleensä opettajalta, myös itse toiminnasta ja sen itsenäisestä tarkkailusta ja arvioinnista. Itsearviointi korostuu paitsi palautteen saamisen keinona myös menetelmänä, jolla voidaan päästä käsiksi käyttäytymisen taustalla oleviin tekijöihin, erityisesti niihin, jotka liittyvät ajamisen turvallisuuteen.

Keskeisiä muutoksia aikaisemmin voimassa olleeseen kaksivaiheiseen opetussuunnitelmamalliin ovat opetuksen uudenlainen jaksottaminen, ajo-opetuksen määrän ja palautteellisuuden lisääminen, kuljettajantutkinnon jälkeisen oppimisaian tiivistäminen, autokouluopetuksen elementtien tuominen osaksi opetuslupaopetusta sekä oppilaan itsenäisen työn ja ympäristövastuun nostaminen entistä korostuneempaan asemaan.

Työssä ehdotetun kolmivaiheisen kuljettajaopetuksen päätaavoitteena on edistää oppilaan kehittymistä vastuulliseksi kuljettajaksi. Vastuullisuus liittyy turvallisuuteen, sosiaalisuuteen, ekologisuuteen ja haluun arvioida omaa toimintaa ja sen vaikutuksia. Vastuu turvallisuudesta on keskeisin. Sosiaalisuus liikenteessä tarkoittaa ennen kaikkea, että kuljettaja toimii turvallisuutta edistävien normien mukaan ja kunnioittaa muiden tienkäyttäjien, erityisesti liikenteen heikompien osallisten, oikeuksia. Kuljettajan on myös tiedostettava oman toimintansa merkitys autonkäytön ympäristöhaittojen minimoinnissa. Vastuullisen kuljettajan edellytetään myös tunnistavan ja ottavan huomioon oman persoonallisuutensa, tavoitteidensa ja valintojensa vaikutukset turvallisuuteen, muihin tienkäyttäjiin ja ympäristöön.

Kolmivaiheinen kuljettajaopetus jaetaan toisiinsa kytkeytyviin vaiheisiin: Perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. Opetuksen pääpaino on perusvaiheessa, jonka jälkeen seuraa kuljettajantutkinto. Myönnetty ajo-oikeus oikeuttaa siirtymään harjoitteluvaiheeseen, jonka jälkeen suoritetaan kuljettajaopetuksen päättävä syventävä vaihe. Perusvaiheen rakenne ja sisältö ovat autokouluopetuksessa hieman erilaisia kuin opetuslupaopetuksessa, mutta harjoitteluvaiheessa ja syventävässä vaiheessa ne ovat samanlaisia.

Perusvaihe sisältää autokoulussa vähintään 19 oppituntia à 45 min. ja vähintään 16 ajotuntia à 50 min. Lisäksi on 2 ajotuntia ajamista vaikeissa keliolosuhteissa. Opetuksen alkuvaiheessa painopiste on auton käsittelyssä, mistä edetään vaiheittain yhä itsenäisempään ajamiseen. Teoriaopetuksen lisänä on itseopiskelua sekä kotitehtäviä. Kotitehtäviksi las-

ketaan myös oppimispäiväkirja. Perusvaiheen kestolle ei ole autokoulussa asetettu aikarajaa.

Perusvaiheen sisältö on opetusluvalla suoritettuna pääsääntöisesti samanlainen kuin autokoulussa. Perusvaihe alkaa opetusluvalla suoritettuna kuitenkin 3 oppituntia ja 1 ajotunnin käsittävällä valmennusjaksolla autokoulussa, johon sekä oppilas että opetuslupaopettaja osallistuvat. Lisäksi suoritetaan 1 ajotunnin mittainen arviointiajo autokoulussa siinä vaiheessa, kun opetuslupaopettajan kanssa on harjoiteltu vähintään 5 ajotuntia ja oppilas on saanut tuntumaa liikenteessä ajamiseen. Vaikeissa keliolosuhteissa ajamisen osuus suoritetaan niin ikään autokoulussa siinä vaiheessa, kun oppilas on saavuttanut riittävät auton käsittelyn ja liikennetilanteiden hallinnan taidot ja arviointiajo on suoritettu.

Teoriaopetuksen määrä on opetuslupaoppilailla näin ollen yhteensä vähintään 22 oppituntia, ja ajo-opetus jakaantuu 14 ajotuntiin opetuslupaopettajan kanssa ja yhteensä 4 ajotuntiin autokouluopettajan kanssa. Opetusluvalla perusvaihe kestää enintään 12 kuukautta. Perusvaiheen tavoitteena on antaa oppilaalle perusvalmiudet siirtyä itsenäiseksi kuljettajaksi harjoitteluvaiheeseen. Valmiuksien taso arvioidaan kuljettajantutkinnossa.

Harjoitteluvaihe alkaa heti hyväksytyn kuljettajantutkinnon jälkeen ja se kestää vähintään 3 ja enintään 12 kuukautta. Harjoitteluvaiheen sujumista seurataan oppimispäiväkirjalla tehtävineen. Harjoitteluvaiheen tavoitteena on, että uusi kuljettaja voi itsenäisen harjoittelun kautta kehittää perusvaiheessa saavutettuja tietojaan ja taitojaan ja oppia tunnistamaan omalle ajamiselle tyypillisiä piirteitä.

Uusi kuljettaja palaa ensimmäisen kuukauden sisällä kuljettajantutkinnosta autokouluun palautejaksolle, joka käsittää 2 ajotuntia sekä 1 ryhmäoppitunnin. Ensimmäisen, yksilöllisen ajotunnin aiheina ovat itsenäinen ajaminen sekä kuljettajantutkinnosta saatu palaute. Toinen ajotunti ajetaan ryhmässä ja se painottuu matkan suunnitteluun, taloudelliseen ajamiseen sekä kuljettajaan kohdistuvaan sosiaaliseen paineeseen. Ryhmäoppitunnilla käsitellään tyypillisiä uuden kuljettajan riskitekijöitä.

Syventävä vaihe on kuljettajaopetuksen päättävä osa. Se sisältää 2 ajotuntia kestävästä yksilöllisestä ajon arvioinnista sekä 2 x 0,5 oppituntia yksilöllistä palautetta. Ryhmäopetus sisältää 2 ajotuntia näyttöjä ja harjoituksia radalla sekä 3 oppituntia ryhmässä.

Syventävän vaiheen tavoitteena on, että uusi kuljettaja syventää vastuullisen kuljettajan tietoja, taitoja, asenteita ja riskitietoisuutta. Hän saa myös palautetta omaksumastaan ajotavasta ja suhtautumisestaan muihin tienkäyttäjiin, riskeihin sekä ympäristöön. (Trafin julkaisuja 7/2010.)

B-luokan kuljettajaopetuksessa on noudatettava ehdotuksen pohjalta tehtyjä ja vahvistettuja opetussuunnitelmia. Ehdotuksen jäsentäjänä toimiva 5-tasoinen teoreettinen malli on todella hyvä ja toimiva.

Mallin kunnianhimoinen tavoite on tarkastella kuljettajaa ja ajamista, auton käsittelyä, liikennetilanteiden hallinnan, ajamisen tavoitteiden, henkilökohtaisten edellytysten sekä sosiaalisen ympäristön kautta ja näin ollen päästä vaikuttamaan kuljettajan arvomaailmaan ja valintoihin.

Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusvirastossa ja Liikenne- ja viestintäministeriössä on menossa selvitystyö, jossa pohditaan kolmivaiheisesta kuljettajaopetuksesta luopumista ja siirtymisestä B-luokassa tutkintopohjaiseen ajokortin hankintamalliin. Tutkintopohjaisessa ajokortin hankintamallissa kuljettajaopetuksen vähimmäismääriä lasketaan tai poistetaan kokonaan ja ajokortin saaminen perustuu kuljettajantutkintoon. Tällaisessa mallissa kuljettajantutkinto tuli olemaan nykyistä huomattavasti vaativampi.

Mallissa luovuttaisiin lyhytaikaisesta ajokortista ja kuljettajaopetus sisältäisi pakollisia autokouluissa, liikenneopettajan antamia teoria- ja ajo-opetustunteja ja vapaaehtoisia ”ajo-opastajan” antamia teoria- ja ajo-opetustunteja. Ajo-opastajan vaatimustaso on vielä määrittelemättä ja määrittelyä vaatii myös, minkäikäisenä kuljettajaopetus voidaan aloittaa. (Mika Hotti, luento 2014.)

Omiin kokemuksiin perustuen, varsinkin nuorten kuljettajien osalta 5-tasoinen teoreettinen mallin suurimpana haasteena on päästä tasoille 4 ja 5. Asiaa ei voi tietenkään yleistää liikaa, mutta nuoret kuljettajat tullessaan autokouluun haluavat oppia käsittelemään autoa ja hallitsemaan liikennetilanteita, mutta he eivät välttämättä opetuksesta huolimatta mieti ajamista ajamisen tavoitteiden, omien edellytysten tai sosiaalisen ympäristön kautta.

Suomi pitkien etäisyyksien maana ruokkii ajokortin saamiseen vahvasti liittyvää ”vapaudentunnetta” ja tähän liittyen voi olla, että kolmen ylimmän tason saavuttamiseksi nuorilta kuljettajilta puuttuu kyky riskien tunnistamiseen ja siihen ei välttämättä pystytä vastaamaan nykyisellä kolmivaiheisella kuljettajaopetuksella.

Harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe ovat omiaan lisäämään näitä valmiuksia, mutta valitettavan usein nämä vaiheet mielletään vain pakollisiksi etapeiksi matkalla lyhytaikaisesta ajokortista varsinaiseen ajokorttiin.

Raskaan kaluston kuljettajaopetuksen yhteydessä on taitavalla opettajalla suuri mahdollisuus vaikuttaa oppilaaseen ja hänen riskien tunnistamisen tasoon ja mahdollisesti saavuttaa myös näkyviä tuloksia tasoille 3,4, ja 5.

5.2 Raskaankaluston kuljettajaopetuksen kehittämiseksi tehdyt tutkimukset

Raskaan kaluston kuljettajaopetuksen kehittämiseksi on tehty tutkimuksia ja opetus on muuttunut ammattipätevyyskoulutuksen myötä tuntimäärällä mitattuna kevyemmäksi. Ammattipätevyyskoulutuksen myötä esimerkiksi C-luokan ajokortin ajaminen ”varmuuden vuoksi” on vähentynyt, koska ilman ammattipätevyyttä henkilö ei voi toimia kuljettajana ammattimaisessa liikenteessä.

Tähän vaikuttaa myös suuresti uusi ajokorttilaki, joka määrittelee aikaisempaa korkeammat ikävaatimukset raskaiden luokkien ajokorteille (C, CE, D1, D1E, D ja DE). Aikaisemmin Puolustusvoimissa oli selkeät vähimmäistuntivaatimukset raskaan kaluston kuljettajaopetukseen liittyen. Vaatimukset koskivat teoria- ja ajo-opetusta.

”Siviilipuolella” raskaan kaluston kuljettajaopetuksen määrät oli selkeästi määriteltä C1, C ja C1E-luokkia varten ja näitä luokkia suoritettiin pääsääntöisesti yksityisissä autokouluissa. CE-, D1-, D- ja DE-luokkien kuljettajaopetus saatiin pääsääntöisesti puolustusvoimissa, silloisissa ammat tioppilaitoksissa (nykyisin ammattiopisto) tai aikuiskoulutuskeskuksissa. Merkittävä osa CE-, D- ja DE-luokan ajokorteista ajettiin myös ajokoke mukseen perustuen ilman kuljettajaopetusta. (Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimuksia ja selvityksiä 7/2007.)

5.3 Kuljettajantutkintojen kehittämiseksi tehdyt tutkimukset

Kuljettajantutkintojen kehittämiseksi on tehty tutkimuksia. Tutkimuksissa nousivat esille seuraavat kehitystarpeet:

- ajoneuvon valmistelu ennen ajotehtävää
- kevyen liikenteen huomioiminen
- riskien tunnistaminen
- ajonopeudet
- liikenneympäristön pitäisi vastata paremmin ajoneuville ominaista liikenneympäristöä. (Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimuksia ja selvityksiä 6/2008.)

6 VERROKKIMAAT

Kuljettajantutkintojen kehittämiseksi olin yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirastoa vastaaviin laitoksiin Norjassa (The Norwegian Public Roads Administration, NPRA) ja Hollannissa (CBR). Nämä laitokset vastaavat kuljettajantutkintojen järjestämisestä. Sain Liikenteen turvallisuusvirastosta yhteystiedot kahdelle henkilölle. Norjaan olin sähköpostitse yhteydessä Per Veltungiin ja Hollannissa Han Rietmaniin. Kysely lähetettiin heille englannin kielellä, kysely on liitteessä 2. Norjasta sain vastaukset kysymyksiini, mutta Hollannin yhteyshenkilö ei koskaan vastannut kysymyksiini. Hollannissa kuljettajantutkintojen järjestämisestä vastaa CBR. CBR on osa Hollannin infra- ja ympäristöministeriötä.

6.1 Norja

Norjassa kuljettajantutkintojen järjestämisestä vastaa The Norwegian Public Roads Administration (NPRA). Heillä on 72 kuljettajantutkintojen vastaanottopistettä ympäri Norjaa.

6.1.1 Kuljettajaopetus

Norjassa kuljettajaopetuksen voi hankkia yksityisissä tai julkisissa auto-kouluissa. Norjassa kuljettajaopetus on yhdistelmä pakollista ja vapaaehtoista kuljettajaopetusta. Pakollisen opetuksen määrään vaikuttaa suoritettava ajokorttiluokka. Per Veltungin mukaan kuitenkin kaikki oppilaat hankkivat paljon enemmän opetusta kuin mitä pakolliset vähimmäismäärät velvoittavat.

Norjassa kuljettajaopetuksen vähimmäismäärät ajokorttiluokittain ovat seuraavat:

- C1- ja C1E-luokissa vähintään 24 tuntia
- C-luokassa vähintään 32 tuntia
- CE-luokassa vähintään 48 tuntia
- D1-luokassa vähintään 15 tuntia
- D1E-luokassa vähintään 17 tuntia
- D- ja DE-luokissa vähintään 26 tuntia

6.1.2 Kuljettajantutkinnot

Kuljettajantutkinto koostuu teoriakokeesta ja ajokokeesta. Teoriakoe koostuu monivalintatehtävistä, tehtävät suoritetaan tietokoneella. Ajokokeeseen kuuluu myös käsittelykoe. Ajokoe esim. CE-luokassa koostuu yhdistelmän katkaisemisesta ja kytkennästä (perävaunun irrottaminen ja kiinnittäminen) ajoneuvoyhdistelmän valmistelusta ajotehtävän, ”liikenneturvalisuustarkastuksesta” ja peruutustestistä ja ajamisesta liikenteessä. CE-luokan kuljettajantutkinnossa ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan on oltava vähintään 38 500 kg. Liikenteessä ajamisesta yli 80 % tutkintoon käytetystä ajasta ajetaan taajaman ulkopuolella. (Per Veltung, NPRA.)

7 PUOLUSTUSVOIMAT

7.1 Kuljettajaopetus

7.1.1 Yleistä

Ajokorttilain 58§: *Sotilasajoneuvon kuljettaminen määrittelee*

- että moottorikäyttöistä sotilasajoneuvoa saa kuljettaa henkilö, jolla on puolustusvoimien kyseisen ajoneuvoluokan ajokortti tai ajokorttilain mukainen ajokortti ja puolustusvoimien ajolupa.
- se mitä ajokorttilaissa säädetään kuljettajantutkintojen ja kuljettajaopetuksen harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen opetuksen sisäl-

löstä sekä kuljettajan terveydentilan vaatimuksista, sovelletaan myös puolustusvoimien ajokorttiin.

- tarkemmat säännökset puolustusvoimien ajokortista ja ajoluvasta sekä niiden antamisesta, poisottamisesta, peruuttamisesta ja palauttamisesta annetaan puolustusministeriön asetuksella. Puolustusministeriön asetuksella säädetään lisäksi puolustusvoimien liikenneopettaja- ja kuljettajakoulutuksen sisällöstä, liikenneopettajan- ja kuljettajantutkinnoista ja ajolupakoulutuksesta sekä kuljettajantutkintoja vastaanottavan ajoneuvotarkastajan pätevyysvaatimuksista. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 391-392.)

Puolustusvoimissa annettavasta kuljettajaopetuksesta säädetään tarkemmin Puolustusministeriön asetuksessa puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista.

Puolustusvoimien ajokorttiluokat luokitellaan ajokorttilain mukaisesti muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

Poikkeukset ovat seuraavat:

- A-luokkaan kuuluvat vain luokat A1 ja A2
- B-luokkaan luetaan kuuluvaksi sotilasajoneuvoista annetussa puolustusministeriön asetuksessa (180/2006) tarkoitetut telavetoiset erikoisajoneuvot ja panssariajoneuvot sekä ajoneuvoyhdistelmät, joissa vetäjänä on edellä mainittu erikoisajoneuvo ja hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 2500 kg
- C-luokka sisältää lisäksi C1E-luokan sekä sellaisen ajoneuvoyhdistelmän, jossa vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja jossa keskiakseliperävaunun tai rakenteeltaan sitä vastaavan muun hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 4500 kg. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 467.)

Viimeksi mainittu kohta on oleellisin ero ajokorttilain määrittelemiin ajokorttiluokkiin. Puolustusvoimien BC-luokan ajokortti vastaa siis ”siviilissä” BECE-luokan ajokorttia, mutta hinattava ajoneuvo voi olla 4500 kg kokonaismassaltaan.

Tällä poikkeuksella on haluttu mahdollistaa se, että puolustusvoimissa voidaan kouluttaa vain tarvittava määrä puolustusvoimien BECE-luokan ajokortin haltijoita.

Varusmiehelle ei voida kouluttaa BC- tai BECE-luokan puolustusvoimien ajokorttia ilman ammattipätevyyskoulutusta. BC-luokan puolustusvoimien ajokortin suorittavalle varusmiehelle on annettava nopeatason ammatipätevyyskoulutus (140 tuntia) ja vastaavasti BECE-luokan puolustusvoimien ajokortin suorittavalle varusmiehelle on annettava perustason ammatipätevyyskoulutus (280 tuntia). (Puolustusvoimien normi HH 273.)

Puolustusvoimien ajokortti voidaan myöntää sotilasajoneuvon kuljettajaksi koulutettavan varusmiehen lisäksi

- puolustusvoimissa, rajavartiolaitoksessa tai puolustusministeriössä työ- tai virkasuhteessa olevalle henkilölle sekä kadetille

- kertaus-, vapaaehtoiseen tai ylimääräiseen harjoitukseen määrätylle tai kutsutulle reserviläiselle ja
- sotilaallisesta kriisinhallinnasta annetun lain (211/2006) 7 §:n 1 momentissa tarkoitetulle henkilöstölle. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 468.)

Puolustusvoimien ajokortin myöntämisen edellytyksenä on se mitä ajokorttilain 12§:n 1 momentin 1, 2, 4 ja 5 kohdassa säädetään ajokorttiluvan myöntämisen edellytyksistä.

Puolustusvoimien ajokortti on voimassa vain poliisiviranomaisen myöntämän ajokortin kanssa. Lisäksi puolustusvoimien ajokortti myönnetään

- palkatulle henkilöstölle ajaksi, jonka hän palvelee puolustusvoimissa, rajavartiolaitoksessa tai puolustusministeriössä
- sotilaallisesta kriisinhallinnasta annetun lain mukaisessa palveluksessa olevalle henkilölle palvelussuhteen ajaksi
- varusmiehelle ajaksi, jonka hän palvelee varusmiehenä, sekä harjoituksessa olevalle reserviläiselle harjoituksen ajaksi
- muille määräaikaisena enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 469.)

7.1.2 Kuljettajantutkintoon oikeuttava kuljettajaopetus

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävään kuljettajakoulutukseen voidaan ottaa henkilö, jolla on aikaisintaan kolme kuukautta aiemmin myönnetty B-luokan ajokortti. (Puolustusvoimien normi, HK765)

Puolustusvoimien ajokortin vähimmäisikävaatimus on C- ja CE-luokissa 18 vuotta ja D1-, D-, D1E- ja DE-luokissa 19 vuotta (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 468).

Ajokortin luokkaa korotettaessa on puolustusvoimien kuljettajantutkintoon pääsemiseksi teoriaopetusta annettava ajokorteista annetussa valtioneuvoston asetuksessa säädetty ajokorttiluokittainen vähimmäismäärä. Teoriaopetuksen vähimmäismäärät on esitelty luvussa: 4.1 Kuljettajaopetus. Näiden opetusmäärien lisäksi on annettava opetusta sotilasajoneuvon kuljettamista koskevista määräyksistä ja ohjeista. Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä teoriaopetus annetaan Liikenteen turvallisuusviraston vahvistamien opetussuunnitelmien pohjalta tehtyjen Pääesikunnan Teknillisen tarkastusosaston vahvistamien opetussuunnitelmien mukaisesti. Ajo-opetusta on vastaavasti annettava ajokortti asetuksen mukaiset vähimmäismäärät, vähimmäismäärät on esitelty myös luvussa 4.1.

Liitteessä 3 on esitetty esimerkki varusmiehelle ja palkattuun henkilöstöön kuuluvalle annettavasta kuljettajaopetuksesta, lähtötasona B-luokan ajokortti. Puolustusvoimissa tunnistetaan, tunnustetaan ja hyväksi luetaan aikaisemmin saatu kuljettajaopetus. Liitteessä 4 on esitetty kaksi esimerkkiä puolustusvoimien BECE-luokan kuljettajaopetukseen osallistuvista varusmiehistä, toisella lähtötaso BC-luokan ajokortti ja perustason ammatti-

pätevyys (280 tuntia) ja toisella BECE-luokan ajokortti ja perustason ammattipätevyys (280 tuntia).

7.1.3 Kuljettajantutkinnot

Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä määrittelee, että kuljettajantutkintotoiminnasta puolustusvoimissa säädetään erikseen.

Puolustusvoimien kuljettajantutkintotoiminnasta säädetään Puolustusministeriön asetuksessa puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista.

Puolustusvoimissa kuljettajantutkintoja voivat vastaanottaa ajoneuvotarkastajat. Ajoneuvotarkastajat on jaettu kahteen pääkategoriaan: A- ja B-ajoneuvotarkastajiin. A-ajoneuvotarkastajan oikeus edellyttää sen haltijalta muutakin kuin sotilaskoulutuksen (upseeri, opistoupseeri tai aliupseeri), vaatimuksena on teknikon, insinöörin tai diplomi-insinöörin koulutus. B-tarkastajana voi toimia sotilaskoulutuksen saanut henkilö. B-tarkastajana voi toimia myös liikenneopettajaluvan omaava puolustusvoimien palkattuun siviilihenkilöstöön kuuluva.

Asetus määrittelee ajoneuvotarkastajalle seuraavat kriteerit:

- Ajoneuvotarkastajan kelpoisuus voidaan myöntää puolustusvoimien palkattuun henkilöstöön kuuluvalla, jolla on puolustusvoimien liikenneopettajalupa tai ajokorttilain (386/2011) mukainen liikenneopettajalupa sekä puolustusvoimien BECE-luokan ajokortti.
- Lisäksi edellytetään, että henkilö on toiminut vähintään kolme vuotta puolustusvoimien liikenneopettajana tai ajolupakouluttajana sekä suorittanut pääesikunnan määräämän koulutuksen. Ajoneuvotarkastajan kelpoisuuden myöntää pääesikunta.
- Ajoneuvotarkastajaan ja tarkastustoimintaan sovelletaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 7 a §:ää, 7 e §:n 1 momenttia, 7 f §:n 1 ja 2 momenttia, 7 g §:ää ja 7 h §:n 2—4 momentin säännöksiä. Pääesikunta toimii tarkastustoiminnan laadunvarmistuksesta vastaavana ja ajoneuvotarkastajan uudelleenarviointiin määräävänä viranomaisena. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 467.)

Puolustusvoimien ajoneuvotarkastajien toimintaa määrittää siis myös: *Laki kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä*.

Ajoneuvotarkastajien koulutuksen määrittelee Pääesikunnan Teknillisen tarkastusosaston normi: *PVHSMK - PE sotilasajoneuvojen ajo-oikeudet HK765*. Ajoneuvotarkastajien koulutus on esitelty liitteessä 5.

Puolustusvoimien kuljettajantutkintojen teoriakokeita voivat vastaanottaa muutkin henkilöt kuin ajoneuvotarkastajat. Heille on kuitenkin annettava riittävä perehdytys teoriakokeen vastaanottoon.

Puolustusvoimien teoriakoe perustuu Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämään tietokoneohjattuun teoriakokeeseen, johon on lisätty puolustusvoimien määräysten osaamista mittaava kysymyssarja (10 väittämää), kysymyssarjan aineiston on oltava pääesikunnan hyväksymä. (Puolustusvoimien normi HK765.)

Erona ”siviili-teoriakokeeseen” puolustusvoimien kysymyssarjoissa on se, että tutkinnon suorittajalta vaaditaan ensimmäistä puolustusvoimien ajokorttia suorittaessaan myös tilannetehtävien (AV-koe) suorittaminen. Tällä puolustusvoimat haluaa varmistua sotilasajoneuvon kuljettajan liikenteellisistä valmiuksista.

Kuljettajantutkintojen kokonaisuudistukseen liittyen puolustusvoimat toimii ”koealustana” tablettipohjaisen teoriakokeen kehittämisessä ja testaamisessa. Testaus tapahtuu Kaartinjääkäri Rykmentissä, Helsingissä. (Mika Hotti, Pirkkala.)

Puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ajokoe on suoritettava liikenteen turvallisuusviraston määräyksen mukaisesti. Ainoa poikkeus on BC- ja BECE-luokan käsittelykoe, koe itsessään suoritetaan määräyksen mukaisesti, mutta käsittelykoe voidaan suorittaa irrallisena osakokeena ennen liikenteessä suoritettavaa ajokoetta. Tämä poikkeus on lähes pakon sanelema, johtuen puolustusvoimien kouluttamien kuljettajien määrästä. Esimerkiksi Panssariprikaatissa koulutetaan vuosittain n. 450 ryhmän 2 puolustusvoimien ajokorttia.

Puolustusvoimien kuljettajantutkinnon ajokokeen autolla voi ottaa vastaan kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetussa laissa tarkoitettu ajokokeen vastaanottaja. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 472.)

8 AMMATTIPÄTEVYYS

8.1 Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä

Ammattipätevyyttä säätelee: *Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyydestä*. Lain tarkoituksena on autonkuljettajien ammatillisia valmiuksia lisäämällä parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävänsä hoitamiseen. Laki määrittelee millaisten ajoneuvojen kuljettajat tarvitsevat ajokortin lisäksi ammattipätevyyden. Laissa määritellään myös ne ajoneuvot, työtehtävät ja yhteisöt joihin lakia ei sovelleta. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 197-198.)

Lähtökohta on, että kaikki ammattimaisessa liikenteessä toimivat kuorma- ja linja-auton kuljettajat tarvitsevat ammattipätevyyden Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 198).

Laki määrittelee esimerkiksi perustason ammattipätevyyskoulutuksen, jatkokoulutuksen, koulutuskeskukset, koulutuskeskuksen opetuksesta vastaavan johtajan vaatimukset, kuljettajien vähimmäisiät, opetushenkilöstön vaatimukset, koulutuksen valvonnan, kokeiden suorittamisen, ammattipätevyyden osoittamisen ja rangaistussäännökset. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 197-206.)

Ammattipätevyyskoulutusta annetaan Opetus- ja kulttuuriministeriön tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä koulutuskeskuksissa. Esi-

merkkinä opetusministeriön hyväksymistä koulutuskeskuksista ovat eri ammattiopistot. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 200.)

Puolustusvoimien ammattipätevyyskoulutusta antavat joukko-osastot toimivat Liikenteen turvallisuusviraston hyväksyminä koulutuskeskuksina.

Koulutus on järjestettävä hyväksytyn opetusohjelman mukaisesti. Opetusohjelman hyväksyy käytettäväksi se taho, jonka hyväksymä koulutuskeskus on kyseessä. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 206.)

Ammattipätevyyskoulutukseen liittyy aina mittari, jolla mitataan koulutuksen saaneen henkilön tiedot ja taidot opetetuista asioista. Opetusministeriön hyväksymissä koulutuskeskuksissa taidot mitataan pääsääntöisesti koulutuksen ohessa annettavilla näytöillä. Näytöt voivat olla käytännön suoritteita tai kirjallisia tehtäviä. Näytöt voidaan suorittaa vaihteittain.

Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymissä koulutuskeskuksissa koulutuksen päätteeksi suoritetaan kirjallinen ammattipätevyyskoe. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 202 ja 208.)

8.2 Vna kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä

Valtioneuvoston asetus määrittelee tarkemmin esimerkiksi perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisällön, opetuksen määrän, jatkokoulutuksen sisällön ja toteutuksen, ammattipätevyyskortin, sen hakemisen, ammattipätevyyttä osoittavan merkinnän ajokortissa, opettajaa ja opetuksesta vastaavaa johtajaa koskevat tarkemmat vaatimukset, opetusvälineet ja -menetelmät ja ammattipätevyyskokeen arvioijaa koskevat vaatimukset. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 206-213.)

Kuljettajan ammattipätevyyden voimassa pitämiseksi on jatkokoulutusta käytävä 35 tuntia viiden vuoden aikana. Opetus on annettava vähintään seitsemän tunnin jaksoissa ja se voi koostua teoriaopetuksesta, ajo-opetuksesta tai molemmista. Opetukseen on kuitenkin aina sisällytettävä ennakoivan ajamisen opetusta vähintään seitsemän tuntia. (Lakikokoelmat, Tieliikenne 2014, 208.)

Keskusteluissa muiden kouluttajien ja koulutuskeskusten johtajien kanssa on käynyt ilmi, että ennakoivan ajamisen opetus pidetään lähes poikkeuksetta teoriaopetuksena luokkatiloissa. Vain harvoissa tapauksissa koulutus sisältää liukkaankelin ajoharjoitteluradalla suoritettavan ajoharjoittelun.

Panssariprikaatissa olemme ottaneet sen linjan, että ennakoivan ajamisen opetus pitää sisällään kolme tuntia teoriaopetusta ja neljä tuntia radalla suoritettavaa ajoharjoittelua.

TUTKIMUSKYSYMYKSET JA ANALYSOINTI

Opinnäytetyössä on kolme päätutkimuskysymystä.

1. Miten raskaan kaluston kuljettajaopetus toteutetaan ja on toteutettava?
2. Miten raskaan kaluston kuljettajantutkinto toteutetaan ja on toteutettava?

3. Miten raskaan kaluston kuljettajaopetusta ja kuljettajantutkintoja voidaan ja tulisi kehittää?

Tutkimus on tehty perustuen asiakirjatutkimukseen, pienimuotoiseen kyselyyn ja pohdintaan työn tekijän omiin kokemuksiin kuljettajakoulutuksen ja kuljettajantutkintojen parissa työskentelystä.

9 KEHITYSEHDOTUKSET

9.1 Yleistä

Tutkimusten, pohja-aineiston ja omien kokemusten perusteella esitän seuraavia kehitysehdotuksia raskaan kaluston kuljettajantutkintoon. Kehitysehdotukseni liittyvät teoria-, käsittely- ja ajokokeeseen.

9.2 Teoriakoe

Omiin kokemuksiin pohjautuen raskaan kaluston kuljettajantutkinnoissa on nuorilla kuljettajilla haasteena liikennetilanteiden kokonaishallinta ja siihen liittyvien riskien tunnistaminen.

Tähän voitaisiin löytää parannusta kehittämällä kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osio, jossa mitattaisiin oppilaan liikenteellisiä valmiuksia ja riskien tunnistamista. Yksinkertaisimmillaan se voisi olla nykyisenkaltaisen tilannetehtäväosio, jossa olisi still-kuvia liikennetilanteista, mutta kuvat pitää sitoa suoritettavaan ajokorttiluokkaan, B-luokan kuljettajantutkinnon tilannetehtävien toistaminen ei olisi mielekäästä. Nykyään käytössä olevalla tekniikalla animaatiot ja liikkuvakuva olisi tietysti se mihin olisi syytä pyrkiä.

Teoriakokeen olisi nykyisen yhden ajokorttiluokkaan sidotun tehtäväsarjan sijasta pidettävä sisällään liikennetilanteiden ja riskien tunnistamisen osio ja tehtäväsarja, tehtäväsarjan kysymyksiä voitaisiin lisätä ja muuttaa niitäkin mittaamaan paremmin riskien tunnistamista ja hallintaa.

9.3 Käsittelykoe

Tällä hetkellä Liikenteen turvallisuusviraston määräys kuljettajantutkinnon ajokoe määrittelee tiukasti millaiset käsittelytehtävät tai käsittelykoe mihinkin ajokorttiluokkaan kuuluvat. C1-, C-, D1- ja D-luokkien käsittelytehtäviä lukuun ottamatta käsittelykokeet on suoritettava muulta liikenteeltä suljetulla ja tarkoitukseen soveltuvalla alueella.

Käsittelykokeet suoritetaan määräyksen mukaisilla radoilla. Ratojen mitat on tarkasti määritelty ja radat merkataan pääsääntöisesti keiloilla/kartioilla. Jokaiselle korttiluokalle on määritelty oma käsittelykoe ratoineen ja suoritusaikoineen. Kaikkiin käsittelytehtäviin ja -kokeisiin kuuluvat ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän peruuttaminen ja ajoneuvoyhdis-

telmän kyseessä ollessa yhdistelmän katkaiseminen ja kytkeminen (perävaunun irrottaminen ja kiinnittäminen).

Tässä on mielestäni kehittämisen paikka. Yksi ratkaisu olisi, että käsittelykoe suoritettaisiin yleisen liikenteen seassa, tällöin saataisiin mukaan riskien tunnistamisen ja hallinnan näkökulma. Yleisen liikenteen seassa suoritettava käsittelykoe olisi tietenkin nykyistä kiinteämpi osa ajokoetta ja riskit olisivat tietenkin suuremmat kuin muulta liikenteeltä suljetulla alueella suoritettavassa käsittelykokeessa. Täten suoritettu koe ”pakottaisi” oppilaan harjoittelemaan käsittelyä siten, että käsittely sujuu tilanteessa kuin tilanteessa ja paikassa kuin paikassa ja hänen olisi pakko miettiä suoritukseen liittyviä riskejä kokonaisvaltaisemmin.

Muun liikenteen seassa suoritettava käsittelykoe asettaisi tutkinnon vastaanottajan haasteellisempaan asemaan, koska hänen pitää pystyä huomioimaan tutkinnossa käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kääntyvytyydet, ulottuvuudet ja näkemät. Tämän hetken käsittelytutkinto mahdollistaa sen, että vastaanottajan ei tarvitse tällaisia asioita huomioida vaan hän vain varmistaa ajoneuvoyhdistelmän mitat ja rakentaa radan sen mukaiseksi.

Seuraava haaste liikenteessä tehtävälle käsittelykokeelle on sen yhteismittaisuus tutkintojen ja tutkintopaikkakuntien suhteen. Myös muiden tienkäyttäjien suhtautuminen käsittelykoetta suorittavaan ajoneuvoon tai ajoneuvoyhdistelmään voi olla hyvin vaihtelevaa ja tämäkin tuo mukanaan haasteita.

Mielestäni tämä oli kuitenkin selkeä pohdinnan, jalostamisen ja jatkokehittämisen kohde ja tätä tulisi miettiä varteenotettavana vaihtoehtona nykyiselle käsittelykokeelle. Kokeessa pitää kuitenkin olla elementit, missä mitataan oppilaan kykyä peruuttaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, kykyä irrottaa ja kiinnittää perävaunu ja varmistua perävaunun kiinnittämisen jälkeen yhdistelmän liikenneturvallisuudesta.

Toinen vaihtoehto voisi olla, että käsittelykokeessa on kaksi vaihtoehtoista suoritusta, joissa mitataan hieman eri osa-alueiden hallintaa. Nykyiset käsittelykokeet voidaan pitää sellaisinaan voimassa, mutta niiden rinnalle kehitetään vaihtoehtoiset kokeet ja oppilas tullessaan kokeeseen ei tiedä kumman vaihtoehdoista hän joutuisi suorittamaan.

Tällä saavutettaisiin se, että oppilaan olisi opeteltava ja opettajan opetettava mahdollisimman monipuolisesti tutkinnossa käytettävän ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän käsittely. Nykyinen käsittelykoe on ikävimmässä tilanteessaan mahdollista selvittää ymmärtämättä ajoneuvon käsittelyyn liittyviä lainalaisuuksia syvällisemmin.

Kartioilla rajatulla radalla, radalta ulos ajautuminen ei aiheuta vaaratilannetta, eikä kuljettaja joudu oikeasti miettimään mitä tapahtuu, jos esimerkiksi vien keulan liian pitkälle. Elävässä elämässä keulan liian pitkälle vieminen voi aiheuttaa ajoneuvon törmäämisen esteeseen (toinen ajoneuvo, seinä, tai vastaava), ohjaavan akselin ”putoamisen” tyhjän päälle tai ajoneuvon juuttumisen lumipenkaan/pehmeään tienpenkaan.

Tällä järjestelyllä ei aiheutettaisi tutkinnon vastaanottajallekaan mitään lisätyötä, vaan hänelle olisi selkeät käsittelyradat, joiden välillä hän valitsisi kullekin oppilaalle jommankumman vaihtoehtoista.

9.4 Ajokoe

Tässä luvussa tarkastellaan ajokoetta kokonaisuutena ja liitetään tähän myös käsittelykokeen elementtejä.

Kaikissa raskaan kaluston kuljettajantutkinnoissa suoritus tulisi aloittaa liikenneturvallisuustarkastuksella. Liikenneturvallisuustarkastus tehdään ennen käsittelytehtävien tai -kokeen aloittamista. Liikenneturvallisuustarkastuksessa tarkastettaisiin ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän liikenneturvallisuus. Tarkastukseen olisi sisällytettävä ainakin seuraavat asiat:

- ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän mitat
 - korkeus
 - leveys
 - pituus
- valojen, heijastinten ja merkinantolaitteiden toimivuuden tarkastaminen
- öljyjen ja nesteiden tarkastaminen (moottoriöljy, jäähdytinneste, tuulilasin pesuneste)
- renkaiden tarkastaminen
 - pulttien kireys, silmämääräisesti
 - rengaspaineet, vähintään ”rengasvasaralla”
 - renkaiden kulutuspinna, silmämääräisesti
- kuormakorin kiinnitys alustaan (vaihtokorinen kuorma-auto tai perävaunu)
- kuormatilan tarkastaminen
- kuorman kiinnityksen tarkastaminen
- kuormakorin yleissilmäys
 - ovet
 - laidat
 - pressu ja sen kiinnitys
 - kuormakorin katon puhtaus (lumi ja jää)
- jarru- ja ohjausjärjestelmän toimivuus liikkeelle lähdettäessä
- tuulilasin, ikkunoiden, peilien, tuulilasinpyyhkimien ja tuulilasinpesulaitteiden kunnon, puhtauden ja toimivuuden tarkastaminen
- perävaunun kytkennän vetoautoon (vetolaitteet, sähköliittimet (valot ja ABS) jarrujärjestelmän liittimet, perävaunun seisontajarruventtiilin asennon, jos sellainen on perävaunussa).
- Ajoneuvon tai -yhdistelmän jousituksen tarkastaminen
 - ”rautajousinen” ajoneuvo tai -yhdistelmä, jousipakkojen lehtien kunto (onko lehtiä poikki)
 - ilmajousinen ajoneuvo tai -yhdistelmä, jousituksen säätöventtiilien asento (alhaalla, ajoasennossa vai ylhäällä), joka akselilta tai teliltä
 - ilmapalkeiden kunto, silmämääräisesti.

Liikenneturvallisuustarkastusta tekevän kuljettajan toimintatapoihin tulisi kiinnittää myös huomiota, erityisesti työturvallisuuden kannalta

- ohjaamosta laskeutuminen, takaperin
- kuljettajan oven sulkeminen
- lavalle kiipeäminen ja sieltä laskeutuminen
- hansikkaiden käyttö
- pukeutuminen yleensä

Liikenneturvallisuustarkastus tehtäisiin ennen kuin ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää liikutetaan kuljettajantutkintoon liittyen. Jonkun mielestä tämä saattaisi olla turhaa, onhan tutkinnossa käytettävä ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä tuotu tutkinnon suorittamista varten suorituspaikalle.

Tämä osio korostaisi kuitenkin turvallista liikkeelle lähtemistä ja loisi ajoneuvon tarkastamisen automaattiseksi toiminnaksi ennen liikkeelle lähtemistä. Tällaisia asioita ei voi liikaa korostaa ja liikenteessä näkee valitettavan paljon ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, joissa jokin asia ei ole kunnossa ja on kuitenkin lähdetty muun liikenteen sekaan.

Käsittelykokeen yhteydessä, olipa se liikenteen seassa tai muulta liikenteeltä suljetulla alueella, perävaunun kytkennän jälkeen tarkastetaan kytkentä, valot, kuorma ja sen kiinnitys. Näinhän se menisi ”oikeassakin” elämässä.

Ennen liikenteessä ajamista, kuljettajan olisi myös osoitettava, että hän tietää millainen hidastin tutkinnossa käytettävässä ajoneuvossa on ja, miten sitä käytetään tai hän tietää, ettei ajoneuvossa ole hidastinta.

Olennaisia asioita hidastimen käyttöön liittyen ovat

- mistä hidastinta käytetään, jarrupoljin, erillinen vipu, erillinen katkaisin, tuleeko hidastin mukaan automaattisesti kun esimerkiksi painetaan jarrupoljinta. Erilaisia hidastimia ovat esimerkiksi
 - hydraulinen hidastin, vaihteisto
 - pakokaasujarru
 - venttiilikoneistossa oleva hidastin
 - sähköinen hidastin.

Olennaista hidastinten käyttöön liittyen on ymmärtää kuinka ne vaikuttavat vetäviin pyöriin. Nykyisten varsinkin hydraulisten hidastinten tehot ovat valtavat ja niiden huolimattomalla käytöllä saadaan vetäviin pyöriin niin suuri hidastava voima, että akseli tai akselit saadaan menettämään pitonsa ja näin ollen varsinkin ajoneuvoyhdistelmän kyseessä ollessa hinattavasta ajoneuvosta tulee yhdistelmää vievä ajoneuvo vetoauton sijaan. Tämä ominaisuus korostuu tietysti talvella ja liukkaalla, mutta on olennainen osa riskien tunnistamista.

Kuljettajan on myös osoitettava, että hän tietää millainen vetotapa ja mahdollinen telirakenne on tutkinnossa käytettävässä ajoneuvossa. Olennaista on ymmärtää, kuinka moni ajoneuvon akseleista vetää ja miten kuljettaja

voi vaikuttaa vetävien pyörien määrään. Kuljettajan pitää osoittaa, että hän tietää, miten tasauspyörästönlukko kytketään päälle ja milloin sen voi kytkeä ja miten se vaikuttaa ajoneuvon käyttäytymiseen. Kuljettajan on osoitettava, että hän tietää miten hän voi hyödyntää ajoneuvon telirakennetta, esimerkiksi liikkeelle lähdettäessä tai peruutettaessa. Kuljettajan on osoitettava osaavansa kytkeä ajoneuvon vetoluistoneston pois päältä ja päälle.

Kuljettajan on osoitettava osaavansa käyttää ajoneuvon liikkeenedistämiseen tarkoitettuja apulaitteita, esimerkiksi

- kitkavetolaitetta
- hiekoitinta
- ketjunheittäjää (Onspot).

Olennaista vetotavan ja telirakenteen toiminnan ymmärtämisessä on se, että kuljettaja ymmärtää laitteiden käyttöön liittyvät lainalaisuudet. Näitä ovat esimerkiksi, laitteiden käytön ennakointi, ymmärrys kuinka tasauspyörästönlukkojen käyttö vaikuttaa ajoneuvon ohjattavuuteen ja vetopyörästön kestävyYTEEN. Ymmärrys siitä miten telinnostin tai -kevennin toimii ja mihin se vaikuttaa, millä nopeuksilla voidaan käyttää kitkavetolaitetta tai ketjunheittäjiä ja miten hiekoitinta voidaan hyödyntää.

Nämä vaatimukset kuljettajantutkinnossa asettavat vaatimuksia tutkintojen vastaanottajille ja heidän ammattitaidolleen, mutta eivät ole mitenkään ylitse-pääsemättömän hankalia asioita. Mielestäni näiden asioiden osaamisen mittaaminen on kuitenkin todella olennainen asia raskaan kaluston kuljettajan taitojen mittaamista.

Näiden asioiden osaaminen mitattaisiin liikenneturvallisuustarkastuksen ja alkukeskustelun aikana ja niihin voitaisiin palata liikenteessä ajamisen aikana, esimerkiksi maantiellä ajamisen osiossa. Osaamiseen osoittamiseen ei tarvittaisi mitään konkreettista näyttöä, vaan kuljettajan on osattava kertoa yllä mainitut asiat tutkinnon vastaanottajalle.

Seuraava liikenteessä ajamiseen liittyvä kehittämis ehdotus on polttoaineen kulutuksen seuraaminen. Taloudellisen ajotavan korostaminen ja sen huomioiminen onnistuisi hyvin ajoneuvossa olevalla kulutusmittarilla ja sen seuraamisella. Kulutuksen seuraaminen ja varmentaminen, esimerkiksi kysymyksiin syventää asian ymmärrystä, asia olisi käsiteltävä loppukeskustelussa.

Kehittämis ehdotukseksi olen listannut myös ajoneuvojen kuormauksen. Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien tulisi olla kuormattuja kuljettajantutkinnossa. Kuormituksen tulisi olla 70 - 85 prosenttia ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän suurimasta sallitusta kokonaismassasta. Prosenttiosuus tulee määritellä selkeästi ajoneuvoluokkaan sitoen.

Uusien opetussuunnitelmien myötä maantieajon osuus on kasvanut. Tämä tukee sitä, että myös kuljettajantutkinnossakin on painotettava voimakkaammin maantiellä ajamisen osuutta eli ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää on vieläkin selkeämmin kuljetettava sille ominaisimmassa liikenneympäristössä. Tällä päästäisiin siihen, että oppilas joutuisi tunnistamaan

riskejä myös maantieajoon liittyen. Ajoneuvojen kuormaaminen vaikuttaa luonnollisesti kulutukseen ja sitä kautta päästöihin ja ympäristöön, mutta kuljettajan on jo ajokorttikoulutuksessa totuttava liikuttamaan lastattua ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää.

Kuljettajaopetuksen aikana ajoneuvon tulisi olla lastattu vähintään 15 prosenttia ajo-opetustuntien vähimmäismääristä.

Tässäkin asiassa valitettavan usein ajatellaan, että sitten ammattipätevyyskoulutuksessa ajetaan lastatuilla ajoneuvoilla, ajetaanko?

Kuljettajantutkinnon ajankäyttö tulisi määritellä seuraavasti:

- C1, C, D1 ja D-luokka
 - Alkukeskustelu ja liikenneturvallisuustarkastus 10 minuuttia
 - Liikenteessä ajaminen 45 minuuttia, josta vähintään 15 minuuttia maantiellä
 - Loppukeskustelu 10 minuuttia
- C1E-, CE-, D1E- ja DE-luokka
 - Alkukeskustelu ja liikenneturvallisuustarkastus 15 minuuttia
 - Liikenteessä ajaminen 45 minuuttia, josta vähintään 15 minuuttia maantiellä
 - Loppukeskustelu 10 minuuttia

Liikenteessä ja maantiellä ajamisen aikaa ei saisi alittaa.

Uusissa opetussuunnitelmissa ajamista maantiellä on 20 prosenttia vähimmäismääristä. Esimerkiksi suoritettaessa C-luokan ajokorttia (lähtötasona B-luokan ajokortti) niin ajo-opetuksen vähimmäismäärä on 10 tuntia, josta pitää olla 2 tuntia ajamista maantiellä. Kehitysehdotuksessani maantiellä ajamisen osuus on n. 33 prosenttia, mutta se on mielestäni täysin linjassa opetuksen kanssa.

Yksi tutkinnossa tarkasteltava asia on kuljettajan ote ohjauspyörästä. Oikea ote ohjauspyörästä korostuu ajettaessa maantienopeuksilla ja yllättävissä tilanteissa. Lähtökohta käsien asennolle tulisi olla ”varttia vaille kolme tai kymmentä vaille kaksi” asento. Tällöin kuljettajalla on jotain mahdollisuuksia reagoida esimerkiksi rengasrikkoon etuakselilla.

Jos kuljettaja pitää ohjauspyörästä kiinni, esimerkiksi molemmin käsin kehän alareunasta, niin äkkitilanteessa hän voi kääntää vahingossa väärään suuntaan.

Tutkinnossa on huomioitava myös kuljettajan toiminta ajoneuvon joutokäyttöön liittyen (Käsittelykoe voidaan jättää ulkopuolelle). Kuljettajan tulee noudattaa joutokäynnistä annettuja määräyksiä (kaksi ja neljä minuuttia) tämä asia korostuu varsinkin liikenneturvallisuustarkastusta tehtäessä ja alku- ja loppukeskustelun aikana.

Määräys *Kuljettajan tutkinnon ajokoe* ja sen sisältö ajamiseen liittyvine arviointineen ja esimerkkeineen toimintavirheistä ja konflikteista on mielestäni toimiva, mutta esittämäni kehitysehdotukset toisivat esiin enemmän uusissa opetussuunnitelmissa opetettavia ja vaadittavia asioita. Kuljetta-

jantutkinnon tulisi kaiken kaikkiaan mieluummin mitata kykyä ja taitoa, kuin keskittyä virheisiin ja niiden mittaamiseen. Tavoite on haastava, muttei saavuttamattomissa.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTAA

Suomessa kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinnot ovat vahvasti ja tarkasti säännellyt. Vaikka ajokorttiin tähtäävä kuljettajakoulutus ja ammattipätevyyskoulutus ovat eriytetty toisistaan, niin tällä hetkellä on vallalla ajatus, että ammattipätevyyskoulutuksessa paikataan niitä heikkouksia, jotka havaitaan ajokorttikoulutuksessa. Tätä ei voi luonnollisesti liiaksi yleistää, mutta näin asia useasti kuitenkin on.

Kuljettajantutkinto toimii tällä hetkellä kuljettajan perusosaamisen mittarina. Perusajatukseltaan kuljettajantutkinto mittaa oikeita asioita, olipa kyseessä sitten teoria-, käsittely tai liikenneajokoe. Mielestäni kuitenkin raskaan kaluston kuljettajantutkinnossa tulisi mitata enemmän kyseessä olevan ajokorttiluokan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän erityispiirteitä, muutenkin kuin liikenteellisestä näkökulmasta.

Käsittelykokeeseen esittämäni vaihtoehtoinen koe voisi olla esimerkiksi ns. linjanmuutosperuutus, jossa ajoneuvoyhdistelmää peruutetaan ensin suoraan ajoneuvolle tai ajoneuvoyhdistelle sopivan kokoisessa käytävässä, minkä jälkeen ajoneuvo linjataan apukuljettajan puolelle uuteen käytävään. Mielestäni vaihtoehtoisena käsittelytutkintona ei ole mielekästä käyttää nykyisiä ratoja, toisinpäin käännettyinä. Tässäkin asiassa joku voi olla sitä mieltä, että tila ei riitä katsastuskonttorien pihassa, mutta vielä ei tiedetä 1.1.2016 kuljettajantutkintojen vastaanottopalvelua tuottavaa kumppania.

Hieman asioita kärjistäen meillä ei pitäisi tulla yhtään hylättyä raskaan kaluston kuljettajantutkintoa, jossa syynä on jokin liikennesääntöihin liittyvä hylkäysperuste. Liikennesääntöihin liittyvät asiat oletetaan osattavan raskaan kaluston kuljettajaopetukseen tullessa. Totuus on kuitenkin valitettavan usein ihan jotain muuta, näkemykseni perustan omiin kokemuksiini opettajan ja tutkinnon vastaanottajan jakkaralla istumisesta.

Tekemäni kehitysehdotukset painottuvat vahvasti kuitenkin liikenteessä ajamiseen, mutta ennen varsinaista liikenteeseen lähtöä. Näkemykseni mukaan näissä asioissa on puutteita ja näiden asioiden hallitsemisella on vaikutuksensa liikenteessä ajamiseen ja liikenneturvallisuuteen. Nämä kehitysehdotukset lisäävät mielestäni ajokorttiluokkaa vastaavan ajoneuvon käyttöön liittyvien riskien tunnistamiseen ja niiden hallintaan. Ellei kuljettajaopetusta ja sen tuntimääriä muuteta, niin kuljettajantutkinnon pitäisi mitata perusosaamisen lisäksi kuljettajan riskien tunnistamista ja riskien hallintaa.

Suomessa kuljettajaopetuksessa tuijotetaan liiaksi siihen mitä lait ja asetukset määrittävät vähimmäistuntimääristä. Pitäisi kuitenkin tuijottaa siihen, miten me saisimme koulutettua vastuullisia, riskit tunnistavia, ajami-

seen vakavasti suhtautuvia ja liikenneturvallisuus edellä ajattelevia kuljettajia.

Suomessa liian moni ajoneuvon kuljettaja suhtautuu liikenteeseen liian välinpitämättömästi. Jokainen kerta liikenteen sekaan liittyessään tulisi jokaisen tienkäyttäjän miettiä, miksi ja mitä on menossa liikenteeseen tekemään. Ajoneuvon kuljettamisen ei pitäisi olla itsestäänselvyyttä vaan aina tulisi miettiä, tunnistaa ja pyrkiä hallitsemaan ne riskit jotka liittyvät kyseessä olevaan liikkumismuotoon, ajoneuvoon, kuljettajaan, olosuhteisiin ja liikenneympäristöön.

Kuljettajaopetuksessa ja kuljettajantutkinnoissa on paljon tehtävää, jotta saisimme suomalaisesta liikenteestä asenteeltaan, turvallisuudeltaan ja joustavuudeltaan maailman huippuluokkaa. Osa kehitysehdotuksistani edellyttää jopa laki- ja asetusmuutoksia, mutta ennen kaikkea asenteen ja ajattelutavan muuttamista.

LÄHTEET

Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimuksia ja selvityksiä 7/2007, Raskaan ajoneuvon kuljettajien ajo-oikeuden hankintakanavat ja liikenneturvallisuus. Viitattu 4.5.2014

<http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969249/98f71df5b51d07a75535159b1865006d/1312->

[AKE707Raskaankalustontulkittajienajooikeudenhankintakanavat.pdf](#)

Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimuksia ja selvityksiä 6/2008

Raskaan ajoneuvon kuljettajantutkinnon kehittäminen. Viitattu 6.6.2014

<http://www.trafi.fi/filebank/a/1321969260/33c18326127f8ac8afd5c158b9e05bbf/1323->

[AKE608Raskaanajoneuvontulkittajantutkinnonkehittaminen.pdf](#)

Ajovarma Oy. 2014. Kuljettajantutkinnot. Viitattu 7.8.2014

<http://www.ajovarma.fi/ajokortit-ja-tutkinnot/ajokorttiluokat/Sivut/c-ajokortti.aspx>

Lakikokoelma, Tieliikenne 2014

Liikenteen turvallisuusviraston erityisasiantuntija, Mika Hotti, luento, Puolustusvoimien kuljettajakoulutuskeskusten johtajien ja varajohtajien opetustilaisuus Satakunnan lennostossa, Pirkkalassa. Viitattu 15.1.2015

Liikenteen turvallisuusvirasto. 2013. Tietoa Trafista. Viitattu 2.9.2014

http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2393/kuljettajantutkintopalvelujen_sopimukseen_vuoden_jatko

Liikenteen turvallisuusvirasto. 2014. Tietopalvelut. Viitattu 9.3.2014

http://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot/voimassaolevat_ajokortit

Liikenteen turvallisuusvirasto. 2014. Tieliikenne. Viitattu 10.8.2014

http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot

Liikenteen turvallisuusvirasto. 2014. Opetussuunnitelmat. Viitattu 15.8.2014

http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/tutkinnon_vastaanottajat/opetussuunnitelmat

Liikenteen turvallisuusvirasto 2014. Opetussuunnitelmat. Viitattu 20.11.2014

http://www.trafi.fi/filebank/a/1404970567/e67548ff2a7171af5077f4cd2b60ad64/15107-C_opetussuunnitelma_TRAFI-15003-05_03_05-2014.pdf

Per Veltungin vastaus kyselyyn. Viitattu 15.12.2014

Puolustusvoimien normi, PVHSMK - PE Kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutus puolustusvoimissa HH 273. Viitattu 8.1.2015

Puolustusvoimien normi, PVHSMK - PE Sotilasajoneuvojen ajo-oikeudet HK765. Viitattu 8.1.2015

Trafin julkaisuja, 7/2010, Ehdotus kolmivaiheiseksi kuljettajaopetukseksi, B-luokan ajo-oikeutta varten. Viitattu 20.5.2014

[http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-](http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetukseksi.pdf)

[2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetukseksi.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1322215719/907704a51c681d3028e27b6af27a35ea/1668-Trafi7-2010Ehdotus_kolmivaiheiseksi_kuljettajaopetukseksi.pdf)

Liikenteen turvallisuusvirasto, määräys:

[Kuljettajantutkinnon ajokoe](#)

Linkki vie seuraavalle internet sivustolle, määräystä ei ole tarkoituksenmukaista liittää tähän liitteeksi (sivumäärä on 68):

http://www.trafi.fi/filebank/a/1386930085/66abdf8bac994196d282f7dcf27eacc0/13804-Maarays_kuljettajantutkinnon_ajokoe_31_12_2013_LOPULLINEN.pdf

Kysely verrokkimaihin

Tervehdys!

Sain yhteystietonne Mika Hotilta (Trafli).

Olen 38-vuotias opistoupseeri ja työskentelen puolustusvoimissa Panssari-prikaatin kuljettajakoulutuskeskuksen varajohtajana.

Panssariprikaatin kuljettajakoulutuskeskus vastaa varusmiesten, reserviläisten ja palkatun henkilöstön raskaankaluston ajokortti- ja ammattipätevyyskoulutuksesta.

Koulutamme vuosittain n. 450 BEC1EC, BECE tai BECEDE-luokan ajokorttia ja annamme nopeutettua ja perustason ammattipätevyyskoulutusta. Omien tehtävien lisäksi toimin ajoneuvotarkastajana. Tässä tehtävässä vastaanotan raskaankaluston kuljettajantutkintoja (teoria, käsittely ja ajotutkintoja).

Yhteydenottoni koskee opiskeluihini liittyvää lopputyötä. Kehitän omaa ammattitaitoa opiskelemalla ammattikorkeakoulussa liikenneinsinööriksi ja lopputyöni aiheena on raskaankaluston kuljettajantutkintojen kehittäminen Suomessa.

Yksi lopputyön osa-alue vertailee suomalaista järjestelmää ulkomaisiin järjestelmiin ja Mika Hotti ehdotti vertailumaiksi Hollantia ja Norjaa. Toivoisinkin, että vastaisitte muutama kysymykseeni.

- 1. Minkä ikäisenä voi tulla raskaankaluston kuljettajantutkintoon? (C1, C1E, C, CE, D1, D1E ja DE)
- 2. Kuinka monta tuntia kuljettajaopetusta pitää olla ennen kuljettajantutkintoa?
- 3. Missä kuljettajaopetusta annetaan?
- 3. Mistä osa-alueista kuljettajantutkinto koostuu?
- 4. Millainen on teoriakoe?
- 5. Millainen on käsittelykoe?
- 6. Millainen on ajokoe?
- 7. Kuka tutkinnon järjestää?
- 8. Paljonko tutkinto maksaa?
- 9. Onko tutkintoon tulijalla oltava ammattipätevyys?
- 10. Missä osa-alueissa on eniten haasteita?
- Lopuksi toivoisin, että kertoisitte vapaasti mahdollisimman paljon teidän kokemuksista oman maanne raskaankaluston kuljettajantutkinnoista.

Suuri kiitos vaivannäöstänne.

Varusmies, pohjalla B-luokan ajokortti

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä teoriaopetus:

- PV1-8 (8 tuntia)
- C1.1-9 (9 tuntia)
- C.1-3 (3 tuntia)
- C1E.1-8 (8 tuntia)

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä ajo-opetus:

- 20 tuntia (a 50 minuuttia)
 - opetuksesta on annettava vähintään 5 tuntia puolustusvoimien BC-luokan ajoneuvoyhdistelmällä (C-luokan vetoauto ja enintään 4500 kg kokonaismassaltaan oleva hinattava ajoneuvo)
 - ajo-opetuksesta voidaan enintään 2 tuntia käyttää käsittelyharjoitteluun
 - Maantieajoa on oltava vähintään 4 tuntia
 - ajo-opetukseen tulee sisällyttää 25 minuutin mittainen kuormankäsittelyharjoitus
- 20 tuntia koostuu 5 C1-, 5 C- ja 10 C1E-tunnista.

Tämän lisäksi varusmiehelle on annettava nopeutettu perustason ammattipätevyyskoulutus (140 tuntia), joista 10 tuntia on henkilökohtaista ajo-opetusta.

Palkattu henkilö, pohjalla B-luokan ajokortti

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä teoriaopetus:

- PV1-8 (8 tuntia)
- C1.1-9 (9 tuntia)
- C.1-3 (3 tuntia)
- C1E.1-8 (8 tuntia)

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä ajo-opetus:

- 20 tuntia (a 50 minuuttia)
 - opetuksesta on annettava vähintään 5 tuntia puolustusvoimien BC-luokan ajoneuvoyhdistelmällä (C-luokan vetoauto ja enintään 4500 kg kokonaismassaltaan oleva hinattava ajoneuvo)
 - ajo-opetuksesta voidaan enintään 2 tuntia käyttää käsittelyharjoitteluun
 - Maantieajoa on oltava vähintään 4 tuntia
 - ajo-opetukseen tulee sisällyttää 25 minuutin mittainen kuormankäsittelyharjoitus
- 20 tuntia koostuu 5 C1-, 5 C- ja 10 C1E-tunnista.

Tämän lisäksi palkatulle henkilölle on annettava osa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetussuunnitelmaan kuuluvista aiheista (45 tuntia), tähän koulutukseen ei kuulu henkilökohtaista ajo-opetusta.

Varusmies, pohjalla BC-luokan ajokortti ja 280 AP

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä teoriaopetus

- PV1-8 (8 tuntia)
- C1E.1-8 (8 tuntia)
- CE.1-7 (7 tuntia).

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä ajo-opetus

- 10 tuntia (a 50 minuuttia)
 - opetuksesta voidaan antaa 10 tuntia puolustusvoimien BC-luokan ajoneuvoyhdistelmällä (C-luokan vetoauto ja enintään 4500 kg kokonaismassaltaan oleva hinattava ajoneuvo)
 - ajo-opetuksesta voidaan enintään 2 tuntia käyttää käsittelyharjoitteluun
 - Maantieajoa on oltava vähintään 6 tuntia
 - ajo-opetukseen tulee sisällyttää 25 minuutin mittainen kuormankäsittelyharjoitus.
- 10 C1E-tuntia.

Tämän lisäksi varusmiehelle on annettava osa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetussuunnitelmaan kuuluvista aiheista (35 tuntia), nämä koulutusaiheet liittyvät sotilasajoneuvon käyttöön liittyviin erityispiirteisiin (henkilökuljetus kuorma-auton lavalla, maastoajo, ajoneuvon pelastaminen, ajoneuvon ajattamiseen liittyvät käsimerkit ja yms.), koulutukseen kuulu kolme tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta (henkilökuljetusoikeuteen tähtäävä). Tämän lisäksi ammattipätevyyden omaavat kuljettajat ajavat Panssariprikaatin sotilaskuljettajakursseilla puoliperävaunuyhdistelmällä 2 tuntia ja erikoiskuljetusyhdistelmällä 2 tuntia.

Varusmies, pohjalla BECE-luokan ajokortti ja 280 AP

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä teoriaopetus

- PV1-8 (8 tuntia)

Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä ajo-opetus

- riittävä määrä (riippuu oppilaan taitotasosta), vähintään kuitenkin tunti ajo-opetusta (Panssariprikaatin kuljettajakursseilla opetusmäärät ovat olleet keskimäärin 8 tuntia)

Tämän lisäksi varusmiehelle on annettava osa nopeutetun perustason ammattipätevyyskoulutuksen opetussuunnitelmaan kuuluvista aiheista (35 tuntia), nämä koulutusaiheet liittyvät sotilasajoneuvon käyttöön liittyviin erityispiirteisiin (henkilökuljetus kuorma-auton lavalla, maastoajo, ajoneuvon pelastaminen, ajoneuvon ajattamiseen liittyvät käsimerkit ja yms.), koulutukseen kuulu kolme tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta (henkilökuljetusoikeuteen tähtäävä). Tämän lisäksi ammattipätevyyden omaavat kuljettajat ajavat Panssariprikaatin sotilaskuljettajakursseilla puoliperävaunuyhdistelmällä 2 tuntia ja erikoiskuljetusyhdistelmällä 2 tuntia.

PVHSMK - PE Sotilasajoneuvojen ajo-oikeudet

liite 9

TUTKINTOJA VASTAANOTTAVAN AJONEUVOTARKASTAJAN
KOULUTUKSEN SISÄLTÖ

1 Opintojen kuvaus ja tavoitteet

Kuljettajantutkintoon liittyvien opintojen osalta tavoitteena on, että opiskelija kykenee arvioimaan tutkinnon suorittajan kuljettajaopetukseen sisältyvien asioiden hallinnan sekä asioiden soveltamisen ja toimimaan liikenteessä turvallisesti ja joustavasti.

1.1 Hallinto

Opintojen jälkeen opiskelija

- tuntee kuljettajantutkintojen vastaanottoa koskevat asiakirjat
- osaa kuljettajantutkinnon teoriakoetta koskevat asiakirjat
- osaa kuljettajantutkinnon käsittely- ja ajokokeisiin liittyvät ohjeet ja määräykset, sekä
- osaa kuljettajantutkintoon liittyvien tietojärjestelmien käytön.

1.2 Psykologia

Opintojen jälkeen opiskelija tuntee hyvään vuorovaikutustaitoon liittyvät erilaiset pedagogiset tekijät.

1.3 Viranomaisasiat

Opintojen jälkeen opiskelija tuntee kuljettajantutkintojen vastaanottamisen perusteet ja järjestelyt puolustusvoimissa ja siviilissä.

1.4 Kuljettajantutkinto

Opintojen jälkeen opiskelija

- osaa kuljettajantutkintoon liittyvät valmistelut,
- osaa ottaa vastaan teoriakokeen(TOT),
- osaa ottaa vastaan käsittelykokeen,
- osaa ottaa vastaan ajokokeen,
- osaa kuljettajantutkinnon ajokokeeseen liittyvät menettelytavat, sekä
- osaa antaa kuljettajantutkintoon liittyvän palautteen asiallisesti.

1.1.5 Keskeisin sisältö

Opinnot toteutetaan antamalla perusteet oppitunneilla/luennoilla ja syventämällä tiedot käytännön harjoittelulla.

1.1.6 Arviointi

Hankittu osaaminen näytetään koulutyössä ja oikeiden tutkintojen vastaanotossa.

1.1.7 Toteutus

Opinnot koostuvat kuudesta eri kokonaisuudesta: oppitunneista, harjoitus-tehtävistä, ryhmätehtävistä, omatoimisesta opiskelusta sekä harjoittelututkinnoista ja oikeiden tutkintojen vastaanotosta erikseen päätettävissä joukko-osastoissa.

SISÄLTÖ	TOTEUTUS						OPPIAINE	HUOM
	L	O	H	R T	OT	Yht		
Hallinto						15		
- Ajokorttilaki		1						386/2011
- Laki kuljettajantutkintotoiminnasta					2			535/1998
- Asetus kuljettajantutkintotoiminnasta					2			719/1998
- Asetus ajokorteista		1						423/2011
- PLM:n asetus puolustusvoimien ajokorteista ja ajoluvista		2						23/2013
- Pääesikunnan määräykset		3						PETEKNTARKOS PVHSM KULJETUS 001-004
- TraFi:n määräykset		2			2			
Psykologia						11		
- Vuorovaikutustaidot tutkintotilanteessa	2	1	6		2			Alan kirjallisuus ja tutkimukset
- Palautteen antaminen								
Viranomaisasiat						4		
- Ajoneuvotarkastajatoiminta pv:ssa ja kelpoisuuden hakemismenettely	2							
- Tutkintotoiminta siviilissä	2							
Kuljettajantutkinto						34		
- TOT-koe, sen sisällöt ja suoritus	1	1	2					
- Käsittelyradat			2	2				
- Käsittelykokeiden vastaanottaminen			3		2			Henkilökohtainen käsittelyharjoittelu
- Liikenneajokokeiden vastaanottaminen		1	8		2			Henkilökohtainen ajoharjoittelu
- Palautteen antaminen			3		2			Omatoiminen harjoittelu ajopareittain
- Asiakirjojen täyttäminen		1	2					
- PVAJOTI-tietokannan käyttö		1	1					
Koulutyö			1			1		
Järjestelyt			3			3		
Yhteensä	7	14	31	2	14	68		

Yhteensä 1,5 opintoviikkoa

